7.9.172

Digitized by Google

B1

ENCYCLOPÉDIE-RORET.

NAVIGATION

INTÉRIEURE.

PARIS.

LIBRAIRIE ENCYCLOPÉDIQUE DE RORET,

RUE HAUTEFEUILLE, N° 10 BIS.

SUITES A BUFFON, format in-8, par MM. F. Cuvier, Dumeril, Lacordaire, Boisduval, de St.-Fargeau, Walckenaer, Milne-Edwards, de Candolle, Brongniart, etc. 5 fr. 50 c. le vol. de 5 à 700 pages. Chaq. livr. de 10 planch. 3 fr. en noir, 6 fr. color.

18 fr. par an, LE TECHNOLOGISTE, ou *Archives des progrès de l'Industrie française et étrangère*; par M. MALEPEYRE.

7.9.172
37455(PH)

7.9.172
37455(Pk)

11

ENCYCLOPÉDIE-RORET.

MANUEL

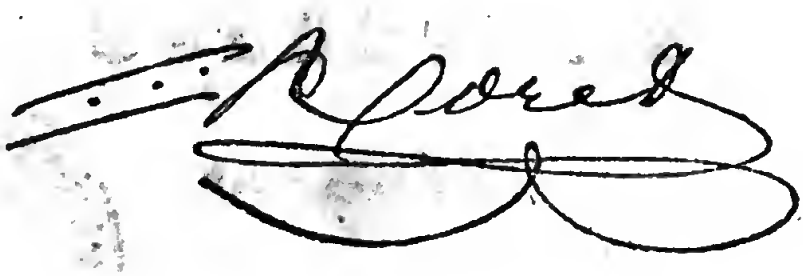
DE

NAVIGATION

INTÉRIEURE.

AVIS.

Le mérite des ouvrages de l'*Encyclopédie-Roret* leur a valu les honneurs de la traduction, de l'imitation et de la contrefaçon; pour distinguer ce volume, il portera à l'avenir la *véritable* signature de l'éditeur.



7.9.172
37455(FN)

MANUELS-RORET.

MANUEL
DE
NAVIGATION
INTÉRIEURE,

A L'USAGE

DES PILOTES, MARINIERS ET AGENTS,

OU

INSTRUCTIONS RELATIVES AUX DEVOIRS DES MARINIERS,

ET AGENTS EMPLOYÉS AU SERVICE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

PAR V. BEAUVALET,

Inspecteur de la navigation de la basse Seine.

PARIS,

A LA LIBRAIRIE ENCYCLOPÉDIQUE DE RORET,

RUE HAUTEFEUILLE, N° 10 BIS.

ET CHEZ MM. LES JURÉS-COMPTEURS ET CHEFS DE PONTS.

1846.

Digitized by Google

INTRODUCTION.

DU BESOIN ET DE L'UTILITÉ

DU SERVICE DE PILOTAGE AUX PONTS.

De tout temps, le besoin d'un service de pilotage aux ponts fut tellement senti, que déjà dès 1415, 1641, 1648, 1652, et 1672, des édits avaient créé des offices de maîtres ou chefs de ponts et châbleurs. Un autre édit de 1704 a confirmé ces offices et en a même créé de nouveaux. Le danger du passage sous les ponts et par les pertuis où le courant est toujours plus rapide et l'espace plus étroit, d'un autre côté, l'ordre et la sûreté de la navigation qui exigeaient une surveillance particulière, ne pouvaient que faire sentir encore davantage le besoin de ces hommes spéciaux auxquels seuls on devait confier l'exercice de ce pilotage et de cette surveillance.

Si à cette époque première où la navigation intérieure n'était encore pour ainsi dire, qu'en enfance, ce besoin s'est fait sentir, que sera-ce donc maintenant que cette navigation a acquis un degré d'importance aussi marquant? Effectivement, dans ces temps-là, le fleuve de Seine était à peine sillonné par mille bateaux dans le courant d'une année, tandis que plus de six mille parcourent en ce moment les mêmes eaux pendant le même laps de temps, et que Paris est pour ainsi dire devenu port de mer.

Cependant, qui le croirait! on a cherché à contester l'utilité du pilotage, ainsi que les moyens de supprimer un service qui, dit-on, ne donne que des charges à la marine, sans lui profiter en aucune manière. On a même été jusqu'à doubler et tripler le prétendu produit que se faisaient ces agents, sans vouloir un seul instant porter la plus faible attention sur la responsabilité énorme dont ils sont grevés. On parle de leur nullité lorsque les dangers sont éloignés, et aussitôt qu'ils apparaissent, on les réclame avec énergie parce qu'ils couvrent de leurs deniers les avaries ou sinistres résultant des difficultés et des gros temps. Du reste, on conçoit que chez quelques hommes n'ayant pour ainsi dire aucune pratique de la marine et ne pouvant juger de l'utilité réelle des agents, ait pu naître l'idée de leur suppression, que ces mêmes hommes en aient fait la demande

dans leur propre intérêt et se soient servi de la grande influence dont ils jouissent sur ceux qu'ils régissent, pour les entraîner à partager leurs projets qui ne pouvaient cependant qu'enlever aux petits mariniers les moyens qui seuls leur permettent de soutenir la concurrence avec les grandes sociétés.

Il est tellement vrai qu'une partie des mariniers n'a été entraînée que par l'influence et la crainte, à signer des demandes de suppression du service de pilotage; que l'on trouve leurs mêmes signatures sur d'autres demandes opposées, encore plus récentes, et tendant à rappeler au contraire ce service à divers ponts où il avait été supprimé, tant est grand leur besoin de ces agents.

Effectivement, comment la marine pourrait-elle se passer du service d'hommes spéciaux qui, constamment sur les lieux, opérant tous les jours et toutes les heures le même passage, connaissant seuls la variation des eaux à leur pont, et couvrant de leurs deniers toutes les avaries qui surviennent pendant la manœuvre, comment de tels hommes ne seraient-ils pas précieux pour des mariniers et pilotes les trois quarts du temps peu aptes à ces manœuvres, et qui préfèrent, du reste, payer la taxe imposée et conserver une sécurité si nécessaire au commerce ?

Il est tellement vrai encore que les mariniers préfèrent payer cette taxe et être à l'abri de tout accident, qu'il est un pont, celui du Pecq, où l'avalant seul, ne pouvant passer sans le concours du chef de pont, et les montants étant autorisés à effectuer le passage sans sa participation, ces derniers préfèrent encore l'appeler à leur bord, et presque tous, même les directeurs et maîtres mariniers, ont, non-seulement autorisé cet agent par écrit, mais encore le font réclamer pour exécuter le montage de leurs bateaux; aussi ont-ils fait une demande tendant à rétablir le pilotage des montants et avalants comme il était auparavant.

Le besoin et l'utilité du service de pilotage aux ponts, peuvent-ils donc être mieux démontrés ?

Sera-t-il nécessaire de citer ici l'affreux désastre du bateau le Télémaque coulé bas au pont de Chatou, le 20 février 1841, peu de temps après la suppression des agents de ce pont, naufrage qui a motivé encore une demande des mariniers pour le rappel de ces agents à ce même pont. Citerons-nous les autres nombreux naufrages dont les suites n'ont été à peine senties, que grâce aux prompts secours portés par ces agents qui, toujours actifs et intelligents, se portent avec rapidité sur tous les points et deviennent alors des agents de sauvetage prenant avec zèle et persévérance les intérêts de la marine et du commerce? Ne sont-ils pas

alors tout dévoués à ces mariniers qui, plus que ceux ne pratiquant pas, sentent et apprécient toute leur utilité ainsi que la nécessité de leurs fonctions. Enfin, devons-nous encore mettre à l'appui de ces citations, la réponse faite par un des plus importants directeurs et propriétaires de bateaux de la Picardie, à la nouvelle qu'on lui donnait du rappel des agents de pilotage au pont de Bezons « *Eh! bien tant mieux!* dit-il, *car nous ne pouvons nous en passer; que l'on réduise la taxe de ces agents, que l'on diminue même le nombre des aides à certains ponts où il pourrait y en avoir moins, ce sera bien, mais qu'on n'enlève pas ceux qui sont si utiles au commerce ainsi qu'à sa sécurité, car en cas d'avaries ils deviennent nos propres agents par la promptitude et le zèle qu'ils apportent au sauvetage de nos bateaux et de nos marchandises* ».

Que gagnerait-on, en effet, par la suppression de ces agents ?... Rien. Nous prouverons même qu'elle serait désavantageuse à la marine, car, si d'un côté elle lui produisait une économie en étant allégée des rétributions qu'elle paye à ces agents, d'un autre côté elle se trouverait bien plus en débet, par les retards sans cesse renaissants qu'apporteraient leurs propres gens au passage des ponts, où, forcés de se servir eux-mêmes, et profitant toujours de chaque temps d'arrêt pour entrer dans les auberges, ces retards si

multipliés ne tarderaient pas à donner la preuve qu'elle a plus perdu que gagné à être privée des agents. A ces retards viendraient encore se joindre le peu de capacité d'une partie des pilotes, leur manque de prudence, leur ignorance de la variation des eaux à chaque pont, et l'absence de sécurité et de confiance provenant de ces causes; enfin les pertes retombant à la charge du marinier en cas de sinistre ou d'avarie. Puis, arrivant à la suite de tout cela, le manque d'ordre ainsi que les scènes et rixes pour les tours d'arrivée, droits au trématage, et visa des laissez-passer, etc. Mais, dira-t-on, à chaque pont on y placerait un garde chargé de la police de la navigation, qui pourrait viser et maintenir les tours d'arrivée et droits au trématage. C'est vrai, mais ce garde sauvera-t-il la marine des naufrages et avaries, donnera-t-il aux pilotes inexpérimentés les connaissances voulues pour les éviter, et sera-t-il lui-même responsable des pertes éprouvées par un passage mal effectué, comme le sont les agents de pilotage; pourra-t-il enfin se multiplier comme eux pour porter secours dans ces cas d'avaries ou de sinistres? Non, non, non.

Demandez à tous les petits mariniers isolés, demandez à tous ceux de la Belgique et de l'Oise, et ils vous répondront trois fois non comme nous. N'interrogez pas messieurs les gros directeurs de bateaux, qui, du fond de leur cabinet,

font sillonner le fleuve par une grande quantité de bateaux sous leur régie, ceux-là vous diront, supprimez, supprimez, supprimez, et feront signer à tous les mariniers sous leur direction, que le service de pilotage est plutôt nuisible qu'utile. Mais, retrouvez ces mêmes mariniers, isolés, un à un, et ils apposeront cette même signature sur une demande de rappel d'agents à des ponts où ils en sentent le besoin, et ils ajouteront en signant cette demande : « *On m'en a fait signer une autre contraire, ce à quoi je n'ai ni osé ni pu me refuser; j'aime mieux celle-ci.* »

Déjà d'une part, les utiles et admirables travaux qu'a fait exécuter l'un de nos plus célèbres ingénieurs ont amené une amélioration sensible dans la situation de la marine, en diminuant des frais énormes sur les chevaux qu'elle était obligée de prendre. D'une autre part, le tarif des rétributions accordées aux agents a subi une diminution de moitié aux principaux ponts, et une réduction d'aides à certains autres a également eu lieu et se continuera à mesure que les travaux en Seine le permettront. La marine a donc déjà beaucoup gagné de ces deux côtés, et sans doute que les améliorations projetées viendront encore achever de lui rendre toute la force que lui avait fait perdre la formidable concurrence des chemins de fer. Reconnaissons donc que, si elle a besoin de la protection et des secours de l'adminis-

tration, ce n'est point, comme elle le dit elle-même par la voix de ses navigateurs, par la suppression d'agents qui font leur force et leur sécurité, qu'elle sera à même d'éprouver et de ressentir ses bienfaits.

Classement de l'Ouvrage.

Depuis l'ang-temps déjà, un grand nombre d'agents, et la presque totalité des mariniers, dans l'incertitude sur plusieurs points de leurs devoirs, en ce qui concerne surtout les contraventions, la manière de les éviter, et celle de les constater lorsqu'elles ont été commises, ne savaient où s'adresser pour avoir des renseignements que la plupart du temps ils n'obtenaient qu'incertains et quelquefois pleins d'erreurs. Nous avons donc cru devoir nous occuper de rédiger un Manuel à leur portée, et qui puisse mettre chacun à même de connaître et remplir ses devoirs; devoirs que nous avons tracés, et à l'appui desquels nous avons eu soin de relater les articles des réglements, ordonnances, décisions et arrêtés qui régissent le service de la navigation.

Pour faciliter les recherches, nous avons divisé ce petit ouvrage en douze chapitres, savoir:

		pages
1°	De l'Inspecteur de la navigation.	1
2°	Du Préposé principal.	14
3°	Du Juré-compteur.	18

pages.

4° Des Chefs et agents des ponts et pertuis, et de leurs devoirs. 23

5° Des Gardes-ports, et de leurs devoirs. 44

6° Des Mariniers et des bateaux de commerce. 49

7° Des Relayeurs, des Charretiers, et des Chevaux. 67

8° Des Bateaux à vapeur. 71

9° Des Chemins de halage. 82

10° Des Gares. 84

11° Des Procès-verbaux et Sommations (modèles). 85

12° Du Personnel des agents employés aux ponts sur la Seine, depuis Sèvres jusqu'à Rouen, avec les distances par terre et par eau d'un pont à l'autre, ainsi que l'emplacement des gares et la taxe accordée aux agents. 120

Ces douze chapitres, dont la table suit immédiatement cette feuille et qui renvoie à leurs subdivisions ou détails, article par article, sont suivis :

1° D'une description des bateaux et de leurs agrès, leur dénomination et leur utilité, ainsi qu'une explication sur le sauvetage. 155

pages.

2° D'un petit dictionnaire des expressions techniques de marine, et de leur signification. 162

3° D'un petit Manuel des poids et mesures. 172

Enfin, de renseignements instructifs sur chaque pont pourvu d'agents sur la Seine, la quantité d'arches, leur largeur et les manœuvres à faire pour leur passage, suivant les différentes hauteurs des eaux. 176

Nous espérons que ce Manuel, à l'usage de tous les Mariniers, Pilotes et Agents de la navigation, mais principalement rédigé pour ceux qui voyagent en Seine, aura atteint le but désiré.

Digitized by Google

TABLE ALPHABÉTIQUE

DES MATIÈRES.

Introduction.

Pages.

Du besoin et de l'utilité du service de pilotage aux ponts. I

Classement de l'ouvrage. IX

B.

Bateaux (des) de commerce, et des Mariniers. CHAP. VI. 49

Bateaux (des) à vapeur, portant voyageurs. CHAP. VIII. 71

Appareil (de l') moteur . . . . . Art. 7. 74

Batelet de bord, ou canot. . . . . Art. 28. 79

Batelets de transport . . . . . Art. 29. Id.

leur grandeur. . . . . Art. 31. 80

leurs conducteurs. . . . . Art. 32. Id.

abordant. . . . . Art. 33. Id.

Départs. . . . . Art. 11. 75

Doivent avoir un registre. . . . . Art. 4. 73

Doivent suspendre leur service pour les visites. . . . . Art. 26. 79

Deux bateaux se rencontrant dans une localité. . . . . Art. 20. 77

Se rencontrant en route. . . . . Art. 21. Id.

Pages.

Deux bateaux allant dans le même sens.. Art. 22. 77
Rencontrant un bateau halé..... Art. 23. 78
Embarquement et débarquement..... Art. 10. 75
Employés du bord..... Art. 6. 73
Escalier au bateau..... Art. 12. 75
Fanal ou cloche de nuit, ou en brume... Art. 18. 77
Fanions ou signaux de jour..... Art. 17. 76
Jouissent du droit de priorité..... Art. 25. 78
Ligne de flottaison..... Art. 16. 76
Machine, chaudière et soupape..... Art. 8. 74
Mécanicien et chauffeur..... Art, 5. 73
Modérer la marche en route..... Art. 13. 76
Id. aux points d'embarquement.... Art. 14. Id.
Nombre de passagers..... Art. 15. Id.
Passage au pont du Pecq..... Art. 27. 79
Pression supérieure défendue..... Art. 9. 75
Service affecté au bateau..... Art. 2. 72
Sont sous la surveillance des Inspecteurs. Art. 1. 71
Stationnement..... Art. 24. 78
Visite du bateau, et permis de navigation. Art. 3. 72
Vitesse de la marche..... Art. 19. 77

Bateaux à vapeur, remorqueurs..... Art. 34. 81
Ils ont priorité..... Art. 34. Id.

Pages.

Passage au pont du Pecq..... Art. 36. 81
Remorquant un ou plusieurs chalans.... Art. 35. Id.

C.

Chefs (des) de ponts et pertuis, et autres Agents de la navigation, leurs devoirs.. CHAP. IV. 23
Aides (des), ils doivent obéissance aux Chefs..... Art. 11. 27
Bateaux accouplés, ayant gagné de vitesse. Art. 30. 34
Arrivant ensemble dans une gare..... Art. 31. Id.
Avarié ou à fond..... Art. 33. 37
Allégé..... Art. 28. 33
En surcharge..... Art. 27. 32
Remorqué..... Art. 38. 40
S'arrêtant en route..... Art. 29. 33
Cautionnement des Chefs..... Art. 3. 24
Commission des Agents..... Art. 2. Id.
Cordes et agrès..... Art. 23. 31
Dangers dans les crues ou glaces..... Art. 34. 38
Décharge de garantie..... Art. 6. 25
Doivent avoir un registre..... Art. 9. 26
Doivent avoir un batelet..... Art. 15. 28
Doivent passer de suite les bateaux..... Art. 25. 31
Doivent viser les laissez-passer..... Art. 19. 30
Doivent y faire mention des allègements.. Art. 20. Id.
Dommages faits à dessein..... Art. 5. 25
Durée du travail..... Art. 7. Id.

Pages.

Entreprises sur les chemins de halage ... Art. 22. 30
Etats qu'ils ont à fournir. ..... Art. 10. 26
Exhibition des tarifs..... Art. 17. 29
Fêtes..... Art. 7. 25
Garde du pont de Conflans..... 41
Garde-ponts ou simples gardes..... Art. 39. 40
Grelots et sonnettes défendus aux chevaux..... Art. 21. 30
Inondations..... Art. 35. 38
Mise à pied..... Art. 14. 28
Mort d'un Agent ..... Art. 12. Id.
Naufrage ou avarie..... Art. 33. 37
Ne peuvent tenir auberge ni chevaux.... Art. 4. 24
Ne peuvent exiger un salaire supérieur.. Art. 18. 30
Ne doivent pas quitter leur poste..... Art. 8. 26
Passage à un pont..... Art. 24. 31
Pour arriver aux fonctions d'Agent ..... Art. 1. 23
Priorité au marinier dont les chevaux sont prêts..... Art. 24. 31
Privilége et trématage..... Art. 32. 35
Procès-verbaux..... Art. 37. 39
Reprise du service. ..... Art. 36. Id.
Résidences des Agents..... Art. 11. 27
Salaire des Agents..... Art. 16. 29

Pages.

Service interrompu par la crue des eaux. Art. 36. 39
Sont garants de tout dommage..... Art. 5. 24
Tonnage des bateaux..... Art. 26. 32
Trématage et privilége..... Art. 32. 35
Chemins de halage..... CHAPITRE IX. 82

D.

Description des bateaux et de leurs agrès... 155

Dictionnaire des expressions techniques de marine..... 162

G.

Gares (des)..... CHAPITRE X. 84

Gardes (des) ports et de leurs devoirs. CHAPITRE V. 44
Bois, n'en peuvent accepter..... Art. 13. 48
Charbons..... Art. 10. 47
Chemins de halage..... Art. 12. Id.
Commune du Pecq..... Art. 15. 48
Dangers dans les crues ou glaces..... Art. 7. 45
Empilage des bois..... Art. 9. 47
Etats à fournir..... Art. 15. 48
Inondations..... Art. 8. 46
Institution des gardes-ports..... Art. 1. 44
Lettres de voiture doivent être visées.... Art. 4. 45
Marchandises, ils en sont responsables... Art. 5. Id.
— Doivent les mettre à l'abri des eaux. Art. 6. Id.

Pages.

Mesures métriques, doivent en faire usage. Art. 11. 47

Mutations des Marchands..... Art. 3. 45

Ports de la Basse-Seine..... Art. 15. 48

Registre..... Art. 2. 44

Rétributions..... Art. 14. 48

I.

Inspecteur (de l') de la navigation.... CHAPITRE 1er. 1

Allégements (des) et transbordements... Art. 24. 12

Avaries et sinistres..... Art. 10. 5

Barrages..... Art. 18. 9

Bateau assuré..... Art. 12. 6

Bateau naufragé, a-t-il privilége?..... Art. 26. 12

Bateaux-lavoirs..... Art. 14. 7

Bureau, sa tenue..... Art. 1. 1

Chargement dans les gares..... Art. 25. 12

Congé à accorder ou à demander..... Art. 15. 8

Correspondance..... Art. 5. 2

Dégradations aux chemins de halage..... Art. 19. 10

Droit (a) au passage des bateaux à vapeur. Art. 20. 11

Ecluses..... Art. 18. 9

Etats à fournir..... Art. 7. 3

Mises à pied..... Art. 22. 11

Moulins..... Art. 14. 7

Office, agir d'office..... Art. 11. 6

Pages.

Privilégé, peut accorder. . . . . Art. 21. 11

Procès-verbaux, leur envoi . . . . . Art. 9. 5

Propositions d'Agents. . . . . Art. 13. 7

Service arrêté. . . . . Art. 23. 11

Tournées. . . . . Art. 16. 8

Transbordements et allègements. . . . . Art. 24. 12

Travaux en rivière ou sur les berges . . . Art. 14. 7

J.

Juré-compteur (du) . . . . . CHAPITRE III. 18

Bois, arrivage et empilage. . . . . Art. 2. 19

Longueur et grosseur. . . . . Art. 2. Id.

Défectueux. . . . . Art. 4. 20

Commerce, ne peuvent commercer. . . . Art. 9. 21

Lieux de dépôt des bois . . . . . Art. 8. Id.

Mesures métriques. . . . . Art. 6. Id.

Piles de bois, distance entre elles. . . . . Art. 3. 20

Piles défectueuses. . . . . Art. 5. Id.

Salaire, ne peuvent le dépasser . . . . . Art. 9. 22

Tournées. . . . . Art. 7. 21

M.

Mariniers (des) et bateaux de commerce. CHAPITRE VI. 49

Allège en soupente . . . . . Art. 47. 64

Avaries ou naufrages . . . . . Art. 38. 62

Bateau chargé doit laisser 10e de bord . . Art. 14. 56

Pages.

Bateau surchargé. . . . . Art. 15. 56
Allégé. . . . . Art. 16. Id.
Perd son tour s'il n'est pas prêt. . Art. 20. 57
S'arrêtant en route, doit céder le passage . . . . . Art. 29. 59

Bateaux se rencontrant.. . . . . Art. 31. 60
Allant dans le même sens. . . . . Art. 32. Id.

Bateaux accouplés et stationnant. . . . . Art. 33. Id.
Id. ayant gagné de vitesse. . . Art. 34. Id.
Ne peuvent s'amarrer aux piles d'un pont. . . . . Art. 35 61
Ne peuvent s'amarrer les uns aux autres . . . . . Art. 36. Id.

Bateau bricolant, ne peuvent bricoler. . . Art. 25. 58

Voyageant de nuit. . . . . Art. 37. 61

Avarié ou naufragé. . . . . Art. 38. 62

Refus ou lenteur pour le relever. . . . Art. 39. Id.

Etant assuré . . . . . Art. 40. Id.

Resté à fond . . . . . Art. 42. 63

Avarié, a-t-il privilége. . . . . Art. 43. Id.

Bateaux remorqués . . . . . Art. 21. 57
Accélérés. . . . . Art. 45. 64

Charge, pour prendre charge . . . . . Art. 8. 54

Chargement. . . . . Art. 9. Id.

Chargement dans les gares. . . . . Art. 13. 55

Charge moyenne des bateaux . . . . . Art. .47 65

Pages.

Chemin de halage, ne peuvent s'arrêter le long. . . . . Art. 25. 58
Lorsqu'on y décharge . . . . . Art. 26. 59

Chevaux, ils doivent être sur les lieux. . Art. 19. 57

Disputes et voies de fait. . . . . Art. 1. 50

Distances (moyenne) parcourues par jour. Art. 47. 65

Durée du travail des agents . . . . . Art. 6. 63
Excepté. . . . . Art. 6. Id.

Eaux par lesquelles tout bateau peut voyager. . . . . Art. 4. 53
Excepté. . . . . Art. 5. Id.

Garage en hiver. . . . . Art. 44. 63

Jaugeage et vérification des Agents du fisc. Art. 24. 58

Laissez-passer. . . . . Art. 27. 59

Mariniers de Pose . . . . . Art. 2. 50

Naufrage et tempête. . . . . Art. 41. 62
Passage aux ponts et pertuis . . . . . Art. 18. 57
Des avalants . . . . . Art. 30. 59
Au pont du Pecq. . . . . Art. 46. 64

Parcours de Rouen à Paris, terme moyen. Art. 74. 65

Pilotes (des) . . . . . Art. 48. Id.
Leurs fonctions. . . . . Art. 49. Id.
Doivent avoir un livret . . . . . Art. 50. Id.

Privilége et trématage . . . . . Art. 32. 35

Renseignements sur les passes et endroits difficiles . . . . . Art. 3. 51

Pages

Tarif des droits des Agents, peuvent le faire exhiber . . . . . Art. 7. 54
Tirant d'eau. . . . . Art. 10. Id.
(Moyenne) des bateaux. . . . . Art. 47. 65
Tonnage . . . . . Art. 22. 58
Transbordement. . . . . Art. 17. 56
Trématage et privilége. . . . . Art. 32. 35
Vérification et jaugeage du fisc. . . . . Art. 24. 58

P.

Personnel des Agents employés aux ponts et pertuis, sur la Seine, depuis Sèvres jusqu'à Rouen, avec les distances d'un pont à l'autre, ainsi que l'emplacement des gares et la taxe accordée aux Agents. . CHAP. XII. 120
Argenteuil (pont d'). 126
Asnières (pont d') 125
Bezons (pont de) 127
(Barrage). 128
Bougival (écluse) 129
Conflans (pont de). 134
Gourdaines (pertuis des). 144
Maisons (pont de) 132
Manoir (pont de) 148
Martot (pertuis de). 152
Mantes (pont de). 140
Meulan (pont de) 138

Pages.

Neuilly (pont de). 124

Oissel (pont de) 154

Pecq (pont du). 130

Poissy (pont de). 136

Pont de l'Arche (écluse). 150

Pose (pertuis de) 146

Saint-Cloud (pont de). 122

Sèvres (pont de). 120

Vernon (pont de). 142

POIDS ET MESURES. 172

Préposé (du) principal. . . . . CHAPITRE II. 14

Privilége et trématage. . . . . Art. 32. 35

Procès-verbaux (des) et sommations. CHAPITRE XI. 85

Procès-verbal (du) . . . . . Id.

Bateau laissé à fond. 92

Bateau coulé bas par négligence, refus de le relever, avec voie navigable interceptée. 96

Bois déposé sur le chemin de halage. . 87

Pour constater l'état des chemins de halage. 115

Pour injures et menaces. 114

Pour constater un naufrage, voie navigable interceptée. 99

Pages.

Pour constater un naufrage, enlèvement d'office. 102

Pour constater un naufrage, naufrage simple. 94

Contre un remorqueur passant un pont pendant la manœuvre non achevée d'un autre bateau. 89

Pour le passage d'un pont sans le concours des agents 93

Pour transbordement du côté du halage. 90

Pour trématage sans droit acquis 88

Pour reconnaître une passe par des sondages. 105

Pour constater la visite d'un bateau à vapeur. 108

Pour constater la visite d'un bateau à vapeur d'une force supérieure. . . 110

Pour constater la visite d'un bateau d'une force supérieure 112

Sommation pour faire débarrasser la rivière. 118

R.

Relayeurs (des), des charretiers et des chevaux. . . . . CHAPITRE VII. 67

Chevaux, doivent les fournir de suite. . . Art. 1. Id.

Pages.

Ne doivent point être porteurs de grelots . . . . . Art. 2. 67

De rhun et de renfort. 69

Charretiers, doivent être porteurs d'un livret. . . . . Art. 4. 68

Leur maître en est responsable . . . . Art. 3. Id.

Doivent justifier de deux certificats. . . Art. 5. Id.

Leur mise à pied . . . . . Art. 6. Id.

Peuvent être poursuivis pour retard. . Art. 7. 69

Peuvent être poursuivis pour cause d'avarie. . . . . Art. 8. Id.

Renseignements sur les passes et endroits difficiles en Seine. . . . . Art. 3. 51

Renseignements instructifs sur chaque pont, la quantité d'arches, leur largeur, et les manœuvres à faire pour leur passage suivant les différentes hauteurs d'eau 176

Argenteuil (pont d'). 179

Asnières (pont d'). 178

Bezons (pont de) 180

(Barrage) 181

Bougival (écluse) 182

Conflans (pont de). 188

Pages.

Gourdaines (pertuis des). . . . . .
Maisons (pont de). 186
Manoir (pont de) . . . . . .
Martot (pertuis de) . . . . . .
Mantes (pont de) 190
Meulan (pont de) 189
Neuilly (pont de) 177
Oissel (pont de). . . . . .
Pecq (pont du) 183
Poissy (pont de). 188
Pont de l'Arche (écluse). . . . . .
Pose (pertuis de) 195
Saint-Cloud (pont de). 177
Sèvres (pont de). 176
Vernon (pont de) 191

S.

Sauvetage, diverses manières d'opérer . . . 160

T.

Trématage et privilége. . . . . Art. 32. 35

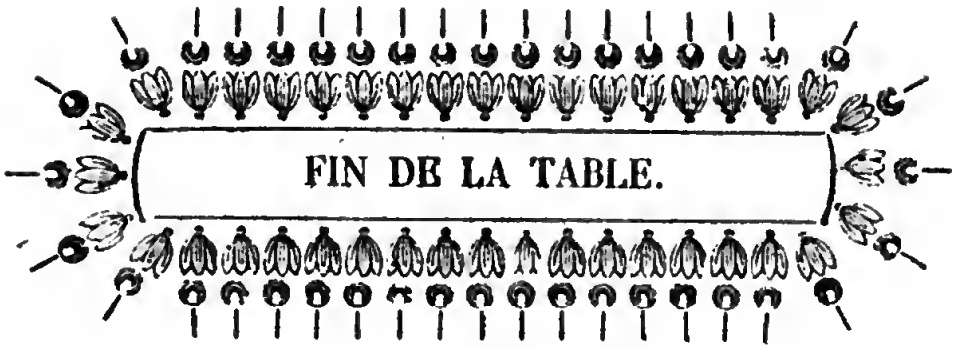
V.

Visite d'un bateau à vapeur, procès-verbal la constatant 108

Pages.

Visite d'un bateau à vapeur, procès-verbal la constatant, (autre). 110

D'un bateau à vapeur, procès-verbal la constatant (autre) 112



Digitized by Google

A Mrs les Inspecteurs particuliers de la Navigation.

L'Auteur prie Messieurs les Inspecteurs particuliers de la navigation, de rejeter loin de leur idée, celle qu'il aurait pu avoir de leur indiquer leurs devoirs dans le Chapitre premier qui les concerne. Il n'ignore pas, qu'aussi bien et mieux peut-être que lui, ils savent la conduite qu'ils ont à tenir dans toutes les circonstances. Il n'a donc eu en vue, dans le tracé de cette conduite et des articles qui la guident, que de se rappeler à lui-même et au besoin, ce qu'il avait à faire dans les différents cas où sa mémoire peu fidèle viendrait à faillir; car, il faut bien l'avouer ici, dans le principe il n'avait fait ce petit Manuel *que pour son usage particulier et comme un* Vadé-mecum *qui ne le devait point quitter.*

Il espère donc, désirant se conserver bien avec chacun de ses collègues, qu'ils ne verront rien qui puisse les choquer dans le courant de ce Chapitre ni du reste de ce petit ouvrage, et, pour eux comme pour tous, il rétracte à

l'avance tout ce qui pourrait leur paraître déplacé. Il leur demande en outre, et au contraire, une indulgence toute bienveillante pour les articles où il pourrait s'être glissé quelques erreurs de temps, de lieux, d'espaces ou autres fautes qui auraient pu être commises, n'ayant eu que de bonnes intentions auxquelles il manquait peut-être l'habitude d'écrire.

Les changements qui ne peuvent manquer de se faire dans le service de la navigation intérieure, seront pris en note, et paraîtront au fur et à mesure, dans un appendice qui fera aussi mention des rectifications qui auraient besoin d'être faites.

LOI

RELATIVE A LA NAVIGATION INTÉRIEURE.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Une somme de sept millions de francs est affectée à l'amélioration de la Seine, entre Nogent-sur-Seine et Paris.

Art. 2. Une somme de cinq millions de francs est affectée à l'amélioration de la navigation de la Seine, dans la traversée de Paris.

Art. 3. Une somme de dix millions trois cent mille francs est affectée à l'amélioration de la navigation de la Seine, entre le pont de Grenelle, près de Paris, et Rouen.

Art. 4. Une somme de un million cinq cent mille francs est affectée à l'établissement des chemins de halage entre Rouen et le Hâvre.

Art. 5. Une somme de trois millions de francs est affectée à l'amélioration de la navigation de la Seine, entre Villequier et Quillebeuf.

Art. 6. Une somme de six millions cinq cent mille francs

est affectée à l'amélioration de la navigation de l'Yonne, entre Auxerre et Montereau.

Art. 7. Une somme de quatre millions de francs est affectée au perfectionnement de la navigation de la Mayenne, entre Laval et Angers.

Art. 8. Une somme de trois millions de francs est affectée à la canalisation de la Mayenne, entre Mayenne et Laval.

Art. 9. Une somme de trois millions de francs est affectée au perfectionnement de la navigation de la Sarthe, entre Angers et Le Mans.

Art. 10. Une somme de six millions de francs est affectée à la construction des réservoirs et rigoles de dérivation des eaux de la Neste.

Art. 11. Une somme de douze millions de francs est affectée à la construction d'un canal d'irrigation et de navigation entre Saint-Martory et Toulouse.

Art. 12. Une somme de trois millions quatre cent mille francs est affectée à la canalisation du Gers, depuis son embouchure dans la Garonne jusqu'à Auch.

Art. 13. Une somme de un million deux cent mille francs est affectée au perfectionnement de la navigation de la Baïse, depuis son embouchure dans la Garonne jusqu'à Nérac.

Art. 14. Une somme de trois millions quatre cent mille francs est affectée à la canalisation de la Baïse, entre Condom et Mirande.

Art. 15. Il ne pourra être disposé des eaux pour l'irrigation que par des traités d'affermage passés par le ministre des finances.

La forme, les clauses et les conditions générales de ces traités seront déterminées par une ordonnance portant règlement d'administration publique.

Art. 16. Une somme de deux millions six cent mille francs est affectée à la canalisation de la Vire, depuis St-Lô jusqu'à Vire.

Le tarif actuellement perçu sur le canal de Vire et Taute sera également perçu sur la navigation de la Vire, depuis Saint-Lô jusqu'à Vire.

Ce tarif pourra être abaissé par ordonnances royales, qui seront soumises aux chambres dans les deux premiers mois de la session suivante, pour être converties en lois.

Art. 17. Une somme de un million trois cent mille francs est affectée à la construction des quais de Tounis sur la Garonne, à Toulouse.

Art. 18. Une somme de six cent mille francs est affectée à l'amélioration de la navigation du Rhône.

Art. 19. Une somme de un million deux cent mille francs est affectée à l'amélioration de la navigation de l'Adour, depuis l'embouchure de la Midouse jusqu'à Bayonne.

Art. 20. Sur les allocations mentionnées dans les articles précédents, et s'élevant à la somme de soixante et quinze millions de francs, il est ouvert au ministre des travaux publics des crédits s'élevant, pour l'exercice 1846, à la somme

de six millions cinq cent mille francs, et, pour l'exercice 1847, à celle de douze millions cinq cent mille francs, savoir :

	1846.	1847.
1° Seine (entre Nogent et Paris).	500,000	800,000
2° Seine (dans la traversée de Paris).	400,000	600,000
3° Seine (entre Paris et Rouen).	1,500,000	3,000,000
4° Chemin de halage entre Rouen et La Meilleraye.	300,000	500,000
5° Amélioration de la Seine entre Villequier et Quillebeuf.	300,000	1,000,000
6° Yonne.	550,000	900,000
7° Mayenne (entre Angers et Laval).	300,000	500,000
8° Mayenne (entre Laval et Mayenne).	200,000	400,000
9° Sarthe.	200,000	500,000
10° Réservoirs et rigoles de distribution des eaux de la Neste.	300,000	1,200,000
11° Canal de Saint-Martory, à Toulouse.	300,000	1,000,000
12° Gers.	200,000	400,000

13° Baïse (depuis son embouchure dans la Garonne jusqu'à Nérac).	100,000	200,000
14° Baïse (entre Condom et Mirande).	100,000	200,000
15° Vire.	250,000	500,000
16° Quais de Tounis.	250,000	500,000
17° Rhône.	600,000	»
18° Adour.	150,000	300,000
	6,500,000	12,500,000

Art. 21. Les plans d'ensemble et les devis par masses des travaux compris dans la présente loi seront déposés aux archives de la chambre des députés et de la chambre des pairs.

Art. 22. Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, aux dépenses autorisées par la présente loi. Les avances du Trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement qui deviendront libres après l'extinction des découverts des exercices de 1840 à 1845.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent

publier et enregistrer partout où besoin sera ; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 31 mai 1846.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre Secrétaire-d'État des travaux publics,

S. DUMON.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des Sceaux de France, Ministre Secrétaire-d'Etat au département de la justice et des cultes,

N. MARTIN (DU NORD).

MANUEL

DE

NAVIGATION

INTÉRIEURE.

CHAPITRE PREMIER.

DE L'INSPECTEUR DE LA NAVIGATION.

Tenue du bureau.

Art. 1er. L'Inspecteur de la navigation doit avoir un registre de correspondance pour y enregistrer et numéroter toutes ses lettres de service. Les pages devront être aussi numérotées, et en marge doivent être portés, le nom et titre de la personne à laquelle la lettre est adressée, ainsi que le sujet dont elle traite.

Art. 2. Il doit avoir aussi quelques cartons de bureau avec étiquettes, dont un pour recevoir principalement la

correspondance des différents fonctionnaires et agents avec lesquels il correspond. Chacune de ces correspondances doit avoir un dossier particulier portant le nom et la qualité du correspondant, ainsi que l'année. Toutes les lettres devront être classées par ordre de date, et porter en marge, à l'encre rouge, la date de la réponse et de son n°. Ce premier carton devra avoir sur son étiquette le titre de *correspondance générale*, année 184....

Art. 3. A la fin de chaque année, tous les dossiers seront mis dans un autre carton qui portera sur son étiquette les années de correspondance renfermées dedans.

Art. 4. Un troisième carton sera destiné à recevoir les états mensuels envoyés par les agents, et devant servir à la confection de ceux de l'Inspecteur. A la fin de chaque trimestre ces états seront transmis dans un autre carton et par ordre.

Art. 5. Chacune des lettres de l'Inspecteur ne devra traiter que du même sujet, porter en marge son n° ainsi que le sujet dont elle traite, et indiquer, par un n° entre deux traits, la quantité de pièces qu'elle contient lorsqu'il y a envoi de papiers. Un simple trait, et même deux, suffisent sans n° lorsqu'il n'y a qu'une pièce ou deux. Ces traits doivent être faits en biais.

Art. 6. Lorsque l'Inspecteur aura plusieurs sujets à traiter, il devra écrire autant de lettres. Ses lettres doivent être ainsi adressés, savoir :

7.9.172
37455(PH)

A Mr. Le sous-secrétaire d'État des travaux publics, *sous enveloppe.*

A M. Le Commissaire général de la navigation, et à M. l'Inspecteur principal, *sous bandes*, en contresignant l'une des bandes et mettant *service* ou *navigation*.

A MM. Les Inspecteurs particuliers de la navigation, *sous bandes* comme ci-dessus.

A MM. Les Préfets des départements, *sous bandes* comme ci-dessus.

A MM. Les Ingénieurs des ponts et chaussées résidant à Paris, *sous enveloppe* à leur adresse, et dans une seconde enveloppe à l'adresse de M. Le sous-secrétaire d'état des travaux publics.

A MM. Les Ingénieurs des départements ou arrondissements, *sous doubles bandes*, la première à leur adresse, la seconde à M. le Préfet du département.

A MM. Les Procureurs du Roi pour envoi de procès-verbaux ou autre, *sous doubles bandes* comme ci-dessus.

États à envoyer.

Art. 7. A la fin de chaque trimestre et dans les quinze premiers jours du mois suivant, l'Inspecteur particulier doit adresser en double expédition à l'Inspecteur principal; l'état du mouvement de la navigation pendant le trimestre écoulé, ainsi que la balance de ce trimestre avec celui de l'année précédente.

A la fin de l'année, il doit aussi lui adresser également en double expédition, et dans les dix premiers jours de janvier :

1° L'état du mouvement de la navigation pendant le 4e trimestre.

2° L'état de la récapitulation générale de l'année.

3° La balance des 4e trimestres de l'année écoulée et de celle précédente.

4° La balance de l'année écoulée et de celle précédente.

5° L'état de la nature des marchandises et du tonnage des bateaux qui ont parcouru la rivière pendant l'exercice écoulé (moyenne gardée).

6° L'état nominatif des agents de la navigation placés dans l'étendue de son inspection.

Art. 8. Lorsque l'Inspection ne se compose en principale partie que d'un service relatif à l'approvisionnement de Paris, l'Inspecteur particulier doit adresser tous les mois, dans les huit premiers jours du mois suivant, à l'Inspecteur principal, l'état général du mouvement et de la situation des ports de son arrondissement pendant le mois écoulé;

A la fin de l'année, il doit aussi lui adresser :

1° L'état de situation des ports à la fin de décembre.

2° L'état des employés attachés à la navigation dans son parcours.

3° L'état des bateaux de charbon de bois sur ses rivières.

4° L'état des ressources présumées en bois et charbon pour l'année suivante.

5° L'état du mouvement de ses ports pendant l'année et de leur situation au 1er janvier suivant.

6° L'état des bateaux de charbon de bois chargés pendant l'année, accompagné des certificats des gardes-ports.

Envoi des procès-verbaux.

Art. 9. Les procès-verbaux rédigés pour ordre, constater un sinistre, et servir à la conservation des droits des mariniers qui quelquefois sollicitent cette mesure, doivent être adressés à l'Inspecteur principal par l'Inspecteur particulier.

Ceux rédigés pour constater des voies de fait, injures ou menaces aux agents, doivent être adressés à M. le Procureur du Roi du département.

Ceux rédigés pour constater une contravention doivent être adressés en double à M. le Préfet du département. Il est facultatif, quant à ces derniers, de n'en faire l'envoi qu'au bout de quinze jours plus ou moins, afin que le contrevenant puisse au besoin faire ses réclamations ou observations à l'Inspecteur.

Lorsque ces contraventions sont graves, l'Inspecteur doit accompagner son envoi d'une recommandation à la sévérité de MM. les membres du Conseil de Préfecture.

Avaries, sinistres.

Art. 10. Aussitôt que l'Inspecteur particulier a reçu avis d'un sinistre, d'une avarie ou d'un naufrage, il doit en instruire de suite l'Inspecteur principal, en mentionnant exactement l'espèce et la devise du bateau, son propriétaire, son chargement, son lieu de départ et celui de sa destination, l'avarie et sa cause, le lieu, le jour et l'heure où cette avarie est arrivée, et si l'on peut pour l'avenir faire disparaître cette cause; indiquer aussi si la position du bateau gêne, entrave ou arrête la navigation.

Dans le cas de ces avaries, l'Inspecteur particulier, aussi-

tôt qu'il en est instruit, doit donner des ordres au préposé principal pour qu'il ait de suite, s'il ne l'a déjà fait, à se rendre sur les lieux du sinistre pour prendre toutes mesures les plus promptes afin d'accélérer son sauvetage.

Aussitôt que la rivière a été débarrassée et que le bateau a été soulagé, relevé et est reparti, en instruire l'Inspecteur principal.

Agir d'office.

Art. 11. L'Inspecteur ne peut agir d'office pour faire débarrasser la rivière qu'après procès-verbal et sommation faits et adressés à l'Inspecteur principal qui en instruit le commissaire général et l'administration qu'il met à même, par cette mesure, d'agir comme bon lui semble, et qui donne ensuite des ordres à cet effet. Le procès-verbal et la sommation sont faits pour stimuler les intéressés, les mettre en demeure, ainsi que les rendre responsables des accidents dont ils pourraient être cause.

Il ne faut jamais agir d'office sans s'être préalablement assuré que le bateau représente assez pour couvrir tous les frais de sauvetage.

L'Inspecteur ne doit aucun accusé de réception aux agents, sauf le cas où la voie navigable serait interceptée.

Bateau assuré.

Art. 12. Lorsqu'un bateau naufragé est assuré, il faut que la compagnie d'assurances en soit immédiatement instruite pour qu'elle donne des ordres ou qu'un de ses membres se rende sur les lieux afin d'ordonner le sauvetage, le

marinier n'ayant pas droit d'enlever les marchandises de son propre chef, lorsqu'elles sont assurées.

Propositions ou nominations d'agents.

Art. 13. A la mort d'un agent et pour qu'il soit pourvu à son remplacement, il est nécessaire d'abord que la commission, ainsi qu'un extrait de l'acte de décès, soient envoyés à l'Inspecteur particulier qui les adresse à l'Inspecteur principal en lui faisant sa proposition pour le remplacement.

En adressant sa proposition, l'Inspecteur doit en même temps faire l'envoi des certificats du demandeur ayant-droit (voir à l'article *Devoirs des chefs et agents*, page 23, article premier, pour arriver aux fonctions d'agent).

Moulins, bateaux-lavoirs, et travaux en rivière ou sur berge.

Art. 14. Lorque des moulins, bateaux-lavoirs, ou quelques travaux doivent s'établir sur la rivière ou sur les berges, les propriétaires doivent d'abord en former la demande et l'adresser au Préfet du département, en en instruisant l'ingénieur en chef des ponts et chaussées chargé de ce qui concerne la navigation, ainsi que l'Inspecteur qui, en ce qui le regarde, examine ou fait examiner les lieux par le préposé principal et donne son avis lorsque la demande lui est renvoyée par le Préfet. Cet avis doit être donné et appuyé de conditions pour que toutes précautions soient prises et que l'emplacement ne puisse nuire en aucune manière au cours ni au service de la navigation. L'Inspecteur doit également veiller et faire veiller à l'accomplissement des conditions prescrites par l'arrêté ou autorisation de M. le Préfet.

Congés à accorder ou demander.

Art. 15. L'Inspecteur de la navigation ne peut s'absenter au-delà de son parcours ou arrondissement, sans en instruire l'Inspecteur principal et y être autorisé. Lorsque son absence doit durer un certain temps, il doit alors en former une demande par écrit et en attendre l'effet.

Lorsqu'il accorde un congé à un agent, il doit le lui accorder sous la condition que cet agent, pendant la durée de son absence, ne sera point dispensé de la responsabilité imposée aux chefs et agents par l'art. 7 du réglement du 5 mars 1831 en ce qui concerne le pilotage sur la Seine; que par conséquent c'est à lui à juger si l'homme qu'il met à sa place mérite sa confiance.

Tournées de l'Inspecteur.

Art. 16. L'Inspecteur particulier de la navigation doit, autant que possible, faire de fréquentes tournées lorsqu'il pense que cette absence ne peut préjudicier aux affaires du bureau; dans tous les cas, il doit en faire au moins deux générales par an.

Dans ces tournées, il doit s'assurer si le préposé principal visite fréquemment les ponts et surveille le service, ce dont il s'assure par le vu que cet agent doit mettre sur les registres de service et sur lesquels il appose lui-même son visa.

L'inspecteur doit réunir tous les hommes attachés à chaque pont, examiner leur tenue, voir si l'uniforme adopté est bien suivi, écouter et provoquer leurs réclamations, comme y faire droit s'il y a lieu, s'enquérir du chef si leur

conduite est bonne, les en complimenter, comme sévir aussi sur ceux qui se mettraient en état d'ivresse et d'insubordination.

L'Inspecteur doit également s'informer près des mariniers s'ils ont des plaintes à former contre les agents, relayeurs, charretiers, etc, sur l'état des berges et chemins de halage, et prendre enfin toutes les mesures pour que le service se fasse avec zèle et régularité. Il doit assister parfois au passage de quelques bateaux pour en connaître les difficultés, examiner les gares et s'assurer qu'il n'y manque ni poteaux ni pieux nécessaires aux manœuvres.

Il doit prendre note de tout ce qu'il aura entendu et vu, et en rendre compte à l'Inspecteur principal aussitôt sa rentrée.

A l'égard de ses tournées ou absences pour le service, l'Inspecteur devra avoir un petit registre sur lequel il inscrira ses jours d'absence, le lieu où il s'est rendu, la distance qu'il a parcouru par kilomètre, et la cause de son absence, afin de pouvoir en rendre compte au besoin.

Rien ignorer.

Art. 17. L'Inspecteur ne doit enfin rien ignorer de ce qui se passe dans son parcours ou arrondissement et en doit rendre compte à l'Inspecteur principal lorsqu'il juge que la chose mérite son attention.

Barrages et écluses.

Art. 18. En ce qui concerne les barrages et écluses, les agents, quoique proposés par MM. Les Ingénieurs, n'en sont

pas moins sous la surveillance du préposé principal, comme de l'Inspecteur de la navigation, en ce qui concerne le service, et leur doivent rendre compte. L'Inspecteur dans ses tournées doit donc veiller à ce que leur service soit bien fait, leur conduite régulière et à ce qu'aucun agent ne s'absente de son poste sans autorisation. Il doit également en rendre compte à l'Inspecteur principal.

Reconnaissance des dégradations du chemin de hâlage; l'Inspecteur doit en donner avis à l'Ingénieur de l'arrondissement, et au Préfet.

Art. 19. Lorsqu'il est ordonné à l'Inspecteur de faire des reconnaissances à l'effet d'examiner les avaries occasionnées par les glaces, ou dégradations qui pourraient exister aux chemins de hâlage (reconnaissances qui concernent plus spécialement MM. les Ingénieurs et se font ordinairement fin d'octobre ou du dégel), on se rend sur les lieux et l'on agit ainsi qu'il suit :

On mesure la longueur du dégât et l'on trouve (supposé) 800m

on mesure ensuite la plus grande largeur qui se trouverait être de 325m

Mesurant ensuite la plus petite largeur, qui serait de 220

On prend la moyenne des deux chiffres de la largeur qui est de 272m 50

et l'on dit dans son rapport : « Il existe environ 800m de degradation dans sa longeur, sur une largeur moyenne d'environ 272m 50. »

Ont droit au passage sur les bateaux à vapeur.

Art. 20. L'Inspecteur a droit au passage gratuit sur les bateaux à vapeur. Voir à cet égard l'art. 77 de l'ordonnance du Roi du 23 mai 1843, relative aux bateaux à vapeur et ainsi conçu :

« Les propriétaires de bateaux à vapeur seront tenus de recevoir à bord et de transporter gratuitement les Inspecteurs de la navigation, gardes de rivières, ou autres agents qui seraient chargés de la police et de la surveillance de ces bateaux ».

Peut accorder privilége.

Art. 21. Tout bateau de commerce dont le chargement sera composé en plus grande partie de grains, ou céréales, sans que ce soit pour le gouvernement, l'Inspecteur pourra lui accorder le privilége de trématage lorsque ce bateau n'aura pas une destination hors de France et que son chargement sera constaté sur son laissez-passer et sa lettre de voiture.

Mises à pied.

Art. 22. L'Inspecteur doit rendre compte à l'Inspecteur principal des mises à pied infligées par le préposé principal ainsi que par les chefs de ponts et pertuis. (Art 12, réglement du 5 mars 1831).

Service arrêté.

Art. 23. Lorsque le service de la navigation est inter-

rompu, soit par la hauteur des eaux ou les glaces, l'Inspecteur particulier doit en instruire l'Inspecteur principal comme aussi de sa reprise.

Transbordements et allègements.

Art. 24. Les transbordements et allègements ne pourront se faire que du côté opposé au hâlage. Cependant l'Inspecteur pourra déroger à cette disposition en faveur des bateaux chargés de pierres, et autoriser en conséquence le transbordement de cette marchandise du côté du hâlage, mais seulement lorsque la nécessité en sera reconnue dans l'intérêt des localités, et qu'il n'en pourra résulter aucun préjudice pour le service public, (article 31, règlement du 5 mars 1831).

Chargement dans les gares.

Art. 25. On ne peut autoriser aucun chargement ni déchargement dans les gares, ces lieux étant assignés pour le libre exercice des manœuvres des bateaux montants et avalants. Cependant l'Inspecteur pourra les tolérer dans un cas d'urgence et où il n'y aurait aucun inconvénient pour la navigation par certaines hauteurs d'eau.

Bateau naufragé ou avarié a-t-il privilége.

Art. 26. Lorsqu'un bateau aura coulé bas par suite d'avaries et que relevé, son conducteur sollicite le privilége (voir à l'article 43 page 63 du chapitre 6e concernant les mariniers et bateaux de commerce).

Longueur du parcours de l'Inspection de St-Germain, basse Seine.

La longueur du parcours de l'Inspection de St.-Germain en Laye, qui commence au pont de Sèvres, et finit à Portvillez près Vernon, est d'environ 101 kilomètres par terre, et 127 par eau, à raison de 4 kilomètres par lieue. Ce parcours tient à trois départements : la Seine, Seine-et-Oise et l'Eure ; il se compose de 9 ponts auxquels sont attachés des agents de pilotage, 3 ponts n'ayant chacun qu'un simple garde, une Écluse et un Barrage. (Voir au Chapitre 12, pour le détail et la composition de ce parcours.)

CHAPITRE II.

DU PRÉPOSÉ PRINCIPAL DE LA NAVIGATION.

Le préposé principal étant sous les ordres directes et immédiats de l'Inspecteur particulier, et le supérieur des autres agents qui se trouvent sous les siens, ne doit rien ignorer de tout ce qui se passe dans son parcours ou l'arrondissement de son Inspecteur, il doit donc être constamment en tournée sur tous les points pour lui rendre compte de tout ce qui concerne la police ainsi que le service de la navigation; à cet effet, sauf les cas urgents, il doit lui adresser un rapport hebdomadaire de ses tournées, dans lequel il relatera tout ce qui est susceptible d'attirer son attention.

Tout ce qui est relatif au service doit être adressé par tous les autres agents au préposé principal qui en donne connaissance à l'Inspecteur particulier, ainsi: MM. les Jurés-compteurs, chefs de ponts, de barrage et écluse. Les gardes et aides doivent correspondre directement avec le préposé principal, qui, de son côté, correspond avec l'Inspecteur, lequel en rend compte à l'Inspecteur principal.

Instructions pour le préposé principal.

Les instructions du préposé principal, sont:

Art. 1er. Le préposé principal de la navigation est chargé d'assurer l'exécution des mesures d'ordre et de police concernant le service de la navigation.

Art. 2. Il devra journellement se transporter sur différents points de la ligne d'inspection, principalement sur ceux où les difficultés sont les plus fréquentes.

Art. 3. Il devra faire à l'Inspecteur particulier sous les ordres duquel il est placé, un rapport hebdomadaire dans lequel il lui fera connaître toutes les circonstances relatives au service, susceptibles de frapper ou fixer son attention. Il donnera les instructions nécessaires aux agents des ponts les plus rapprochés des lieux où les échouements ou encombrements se feraient, afin de les faire évacuer avec le plus de rapidité possible pour que la navigation reprenne son cours.

Art. 4. En cas d'avarie ou de naufrage, il se rendra immédiatement sur les lieux et prendra toutes mesures promptes et actives pour faire opérer rapidement le sauvetage et débarrasser la rivière; il en dressera au besoin procès-verbal pour mesure d'ordre, et en adressera aussitôt un rapport à l'Inspecteur en l'instruisant bien clairement.

1° L'espèce et devise du bateau avarié ou naufragé.

2° Le nom de son propriétaire.

3° Son chargement, son lieu de départ, et sa destination.

4° L'heure et le lieu du sinistre.

5° L'espèce et la cause de ce sinistre, et si cette cause est susceptible d'être enlevée pour l'avenir.

6° Si la situation du bateau interrompt la navigation.

7° Si ledit bateau est assuré et si l'on a écrit à la compagnie d'assurance.

8° Enfin si toutes les mesures sont prises pour son sauvetage.

Le préposé principal surveillera ce sauvetage et rendra compte à l'Inspecteur du jour où il sera terminé et où le bateau aura repris sa route.

Art. 5. Le préposé principal dans ses tournées s'assurera si le visa des laissez-passer est exactement mis par les agents aux passages des ponts, barrages et écluses, si le tirant d'eau y est porté ainsi que les allégements qui auraient pu être ordonnés ; si les sondages ont été exécutés, principalement aux bateaux arrivant en surcharge, et si on les a fait alléger d'après le point d'eau indiqué par les bulletins, si ces bulletins sont exactement envoyés par qui et à qui de droit en temps utile.

Art. 6. Il s'assurera aussi du service et de la conduite des relayeurs et charretiers, pour que les chevaux de rhun et de renfort soient toujours disposés sur les lieux et prêts à être billés en temps voulu, afin de n'apporter aucun retard à la navigation. Il veillera à ce qu'aucun de ces chevaux ne porte ni grelots ni sonnettes susceptibles d'empêcher le charretier d'entendre les commandements qui lui sont faits. Il s'assurera également de l'obéissance desdits charretiers aux ordres des agents pendant la manœuvre du passage d'un pont, et les punira d'une mise à pied plus ou moins prolongée dans le cas d'ivresse ou cause de retard ou d'avarie. Il s'assurera encore si les passages s'effectuent bien, suivant le droit des mariniers et les priviléges qu'ils auraient acquis.

Art. 7. Il devra s'assurer si, de nuit, les amarrages sont bien faits, et si le marinier met une ancre à l'eau pour éviter

les avaries qui pourraient résulter d'une amarre rompue à terre, ou coupée par des malintentionnés.

Art. 8. Il devra surveiller les chemins de hâlage, pour qu'aucun dépôt de marchandises n'y soit fait, et s'assurera que les lois et réglements relatifs à la navigation sont suivis et exécutés.

Art. 9. Dans ses tournées, le préposé principal s'assurera que les registres des agents sont régulièrement tenus et y apposera son visa.

Art. 10. A la mort d'un agent, le préposé principal devra en instruire de suite l'Inspecteur, en lui envoyant la commission de cet agent, ainsi qu'un extrait de son acte de décès.

Art. 11. Le préposé principal ne pourra s'absenter au-delà de son parcours sans en instruire l'Inspecteur particulier, et y être autorisé par lui.

Art. 12. Il ne pourra exercer une mise à pied sur les agents sous ses ordres, au-delà de vingt jours, et en fera son rapport à l'Inspecteur qui pourra l'augmenter s'il le juge convenable.

Art. 13. Quant à la tenue de son bureau et de ses écritures, elle doit être toute dans le sens de celle de l'Inspecteur; par conséquent, il ne devra traiter qu'un sujet par lettre, et ses procès-verbaux devront être faits en double et adressés à l'Inspecteur.

Art. 14. Le préposé principal rendra compte à l'Inspecteur, lorsqu'elles seront ordonnées, de toutes les mises à pied infligées soit par lui, soit par les chefs de ponts et pertuis, qui lui en doivent donner avis.

CHAPITRE III.

DU JURÉ-COMPTEUR.

La réorganisation du service des Jurés-compteurs fut sollicitée par les marchands qui, réunis en assemblée générale le 2 messidor an 9, prirent une délibération qui adopta cette mesure, fixa le nombre des Jurés-compteurs et le traitement qui leur serait fait au compte du commerce. Le Ministre de l'intérieur approuva la délibération du commerce par une décision du 6 thermidor an 9 (25 juillet 1801). Cette délibération concernait l'Yonne, la Marne, l'Aisne, l'Oise, et les autres affluents de la Seine.

Sur la demande des marchands et mariniers fréquentant l'Allier, une semblable décision du 9 mars 1807 établit un Juré-compteur sur cette rivière.

Plus tard, les marchands et mariniers de la Loire formèrent la même demande, et une décision du 10 février 1812 créa un Juré-compteur sur la Loire.

Les Jurés-compteurs sont nommés par M. le directeur général des ponts et chaussées, sur la présentation du commerce, visée par l'Inspecteur particulier, l'Inspecteur principal et le commissaire général de la navigation.

Leurs devoirs.

Les Jurés-compteurs doivent surveiller les gardes-ports, constater et diriger l'arrivage et la sortie des marchandises, dresser le compte des marchands et les leur fournir.

Ils sont tenus d'exécuter les ordres qui peuvent leur être donnés par le gouvernement, et de tenir les Inspecteurs de la navigation exactement instruits de la situation et du mouvement des ports de leur arrondissement.

Ils doivent, conformément aux décisions ministérielles des 9 mars 1807, 14 mai 1811 et 10 février 1812, former tous les mois un état général des marchandises entrées et sorties des ports, et l'adresser à l'Inspecteur.

Leur service.

Une instruction sur le service des Juréscompteurs, approuvée par le Ministre de l'intérieur le 11 février 1802, porte:

Art. 1. Les Jurés-compteurs ont sous leurs ordres, dans l'étendue de leur arrondissement, les gardes-ports et tous ceux employés à l'empilage des bois et réception des marchandises, en ce qui concerne l'empilage desdits bois et la mesure des marchandises comprises au tarif annexé à la décision du 6 thermidor an 9, et à l'arrêt du conseil du 17 juin 1704.

Des bois, empilage, arrivage, — Longueur et grosseur.

Art. 2. Ils doivent surveiller journellement l'empilage, l'arrivage, la mise en état, le mesurage et l'enlèvement de toutes les marchandises énoncées en l'article 1er qui arrivent sur les ports soit par flots à bûches perdues, soit par

charrois : ils sont spécialement chargés de reconnaître si les bois sont de la longueur et grosseur déterminées par l'article 1er du chap. 17 de l'ordonnance non abrogée de 1672. Ils feront épaler en leur présence les voitures de charbon sur les ports où cet usage est établi, et assisteront, autant que possible, au mesurage et chargement de ce combustible sur les ports où les charbons sont mis en bauge.

Distance entre les piles.

Art. 3. Pour faciliter la circulation autour des piles lorsque l'Inspecteur fait sa tournée, ils feront observer la distance déterminée à 2 pieds, par l'article 15 du chap. 17 de l'ordonnance de 1672, réduite à 66 centimètres. Dans aucun cas, cette distance ne pourra être moindre de 16 centimètres, et elle ne sera tolérée ainsi que pour cause d'absolue nécessité.

Bois défectueux.

Art. 4. Conformément au réglement du 12 novembre 1785, et à l'article 25 du chap. 17, ordonnance 1672, ils ne souffriront point l'introduction des bois coursins, morts, défectueux, et souches, dans l'empilage des bois.

Piles défectueuses.

Art. 5. Lorsqu'une pile aura été trouvée défectueuse dans sa construction et ses dimensions, le Juré-compteur le fera constater par l'Inspecteur ; et sur son autorisation, il pourra faire abattre et relever la pile aux frais des ouvriers ou gardes-ports qui auront commis ou toléré la contravention.

Mesures métriques.

Art. 6. Il est prescrit aux Jurés-compteurs de ne se servir, pour la réception et livraison des bois, que des mesures métriques, et ils doivent veiller à ce que les gardes-ports soient pourvus de décastères, conformément à l'arrêté du 3 nivôse an 7.

Tournées, viser les registres.

Art. 7. Dans toutes les tournées, ils doivent vérifier avec soin les registres des gardes-ports, les parapher, veiller à ce qu'ils soient tenus en ordre et à jour : ces précautions leur sont plus particulièrement recommandées, lors des crues extraordinaires, débâcles et inondations, pour pouvoir constater les pertes réelles de chaque marchand, et assurer l'intérêt de tous contre les fausses réclamations.

Lieux de dépôt des bois.

Art. 8. Conformément aux articles 14 et 15 du chap. 17 de l'ordonnance de 1672, les Jurés-compteurs sont tenus de dresser, contradictoirement avec les propriétaires des terrains sur lesquels les bois et marchandises destinés à l'approvisionnement de Paris auront été déposés, ou leurs représentants ou fondés de pouvoir, l'état des quantités déposées sur chaque partie, et les sommes à eux revenant, d'après les dispositions de l'article 14 précité.

Ne peuvent commercer.

Art. 9. Les Jurés-compteurs ne peuvent commercer, directement ou indirectement, sur les marchandises confiées à leur surveillance, sous peine de privation de leur place.

Ne peuvent dépasser leur salaire.

Ils doivent se renfermer pour leur salaire dans la fixation des prix déterminés par la décision du 6 thermidor an 9, articles 4 et 5, à peine de destitution et d'être poursuivis comme concussionnaires.

Salaires.

Art. 10. Soit que les salaires attribués aux Jurés-compteurs soient acquittés par l'acheteur, conformément aux dispositions de l'art. 5 de la décision du 6 thermidor an 9, ou par le vendeur, ou bien par l'un et l'autre à la fois, suivant la faculté accordée par le même article, la perception ne pourra avoir lieu qu'au moment de l'enlèvement des marchandises; et si, au moment de cet enlèvement, les Jurés-compteurs étaient absents, les gardes-ports percevront pour eux, à la charge de leur en compter.

CHAPITRE IV.

DES CHEFS ET AGENTS DES PONTS,

ET DE LEURS DEVOIRS.

Les chefs, gardes et aides des ponts et pertuis, sont nommés ensuite d'une décision de M. le sous-secrétaire d'État des travaux publics, d'après la proposition qui en est faite par l'Inspecteur particulier à l'Inspecteur principal, et l'avis de ce dernier au commissaire général qui en décide près du sous-secrétaire d'État.

Pour arriver à ces fonctions.

Article premier. Pour arriver à ces fonctions, même les aides suppléants, ils doivent avoir quatre ans au moins de service, sans interruption, dans la marine, vingt ans au moins d'âge, savoir lire et écrire, et être munis de deux certificats, l'un de capacité, signé d'un certain nombre de maîtres mariniers pratique propriétaires de bateaux, et visé et approuvé par le chef de pont auquel ils désirent être attachés; l'autre, de moralité, signé du maire de leur commune. Ces certificats doivent être remis, ainsi que leur demande, à l'Inspecteur particulier de la navigation, qui seul

peut la transmettre à qui de droit, en faisant sa proposition.

Commissions.

Art. 2. Aussitôt la commission reçue, ils doivent la faire enregistrer, prêter serment; et faire parvenir à l'inspecteur, par la voie du préposé principal, la date de leur naissance, et celle du jour où ils auront prêté serment, ainsi que le lieu de leur résidence.

Cautionnement.

Art. 3. Les chefs des ponts et pertuis fourniront un cautionnement en immeubles, d'au moins 6,000 francs (art. 15 du réglement du 5 mars 1831, en ce qui concerne la navigation sur la Basse Seine).

Ne peuvent tenir anberge ni chevaux.

Art. 4. Il leur est défendu, conformément à l'article 3 du chapitre 4, de l'ordonnance de 1672, et l'article 13 du réglement du 5 mars 1831; d'être directement ou indirectement propriétaires de chevaux pour le service de la navigation, et de tenir auberge.

Sont garants de tout dommage.

Art. 5. Ils sont garants de tout dommage et accident envers les propriétaires des bateaux et marchandises confiés à leurs soins, pendant la durée des manœuvres au passage des ponts, et tant qu'ils commandent et tiennent le gouvernail à bord, ainsi qu'il est prescrit par les articles 1 et 6 du cha-

pitre 4 de l'ordonnance de 1672, et l'article 7 du réglement du 5 mars 1831.

Dommages faits à dessein.

Ceux qui auront à dessein mis en péril les bateaux et marchandises qu'ils doivent passer sous les ponts et pertuis, ou causé quelques dommages notables auxdits bateaux et marchandises, ainsi qu'aux cordages ou agrès, seront révoqués, et, selon l'exigence des cas, traduits devant les tribunaux (article 8 du réglement du 5 mars 1831).

Décharge de garantie.

Art. 6. Dans le cas où un bateau serait trop faible ou trop chargé, ou qu'il y aurait une difficulté apportée au passage par suite de travaux aux ponts, ou enfin force majeure, ils peuvent refuser le montage ou se faire lever la garantie. Dans ce cas, cette décharge de garantie ne peut se faire que de gré à gré avec le marinier propriétaire du bateau, à moins qu'il ne l'obtienne par suite d'une demande au Préfet, qui peut les en dispenser par un arrêté.

Durée du travail.

Art. 7. Ils exécuteront ou effectueront les manœuvres des bateaux depuis l'aurore jusqu'au crépuscule. Ils ne pourront, sauf le cas d'urgence, refuser le service sous le prétexte de jours fériés, excepté les quatre fêtes solennelles, qui sont celles de :

Seules fêtes.

Pâques, Pentecôte, Toussaint et Noël, suivant l'article 1er du chapitre 2, ordonnance 1672, et l'article 14 du réglement du 5 mars 1831.

Ne doivent pas quitter leur poste.

Art. 8. Ils ne doivent jamais quitter leur poste, et ne peuvent s'absenter qu'après en avoir demandé l'autorisation à l'inspecteur, par la voie hiérarchique, c'est-à-dire en s'adressant au préposé principal qui en rend compte. Dans le cas de ces absences, ils ne sont pas dipensés de la responsabilité imposée aux chefs et aides, par l'article 7 du réglement du 5 mars 1831, c'est à eux de juger si le remplaçant qu'ils doivent mettre à leur place mérite leur confiance.

Doivent avoir un registre.

Art. 9. Ils doivent avoir un registre pour inscrire la devise des bateaux, le nom du propriétaire, le tirant d'eau, et les heures d'arrivée et de départ de chaque bateau. Ce registre sera soumis au visa des inspecteurs, sous-inspecteurs et préposés principaux de la navigation. (Art. 26, réglement du 5 mars 1831.)

États qu'ils ont à fournir.

Art. 10. Sur la Basse Seine, les chefs des ponts de Mantes et Maisons, ainsi que le garde de Conflans, devront adresser, du 1er au 6 de chaque mois, à l'inspecteur particulier, un état du mouvement de la navigation à leur pont pendant le mois précédent.

Le chef du pont de Maisons est tenu d'expédier tous les matins au crépuscule, pendant la saison de l'étiage, un des agents sous ses ordres, qui sera porteur du bulletin de la hauteur des eaux prise à l'échelle régulatrice de son pont. Cet agent devra remettre ce bulletin signé au garde-pont de Con-

flans, de manière à ce qu'il l'ait reçu avant la prise du service, et devra retourner de suite à son poste à Maisons, avec un reçu de ce bulletin, signé du garde-pont de Conflans.

Le chef du pont de Vernon devra adresser, du 1er au 6 de chaque mois, un état, jour par jour, de la hauteur des eaux prise à l'échelle de son pont.

Les chefs des ponts du Pecq et de Mantes, ainsi que le garde-port, devront adresser, tous les trimestres, et du 1er au 6 du mois suivant, à l'inspecteur, savoir : celui du Pecq, un état des bateaux avalants à vide passés à son pont pendant le trimestre écoulé. Celui de Mantes, un état des bois flottés en trains descendus à son pont par la Seine et l'Oise, pendant le trimestre écoulé. Le garde-port, un état des bois tirés sur les ports de son arrondissement pendant le trimestre écoulé, et dont les nombres doivent être indiqués par décastères et stères.

Enfin, le chef éclusier de Bongival doit adresser du 1er au 6 de chaque mois, à l'inspecteur, un état des bateaux chargés, remorqués pendant le mois précédent.

Tous ces états doivent être faits suivant les modèles indiqués.

Résidence agents. — Les aides doivent obéissance aux chefs.

Art. 11. Les chefs et aides doivent faire leur résidence au lieu de leurs fonctions ; ces derniers doivent obéir ponctuellement aux ordres du chef, à peine de demeurer responsables de toutes pertes causées par leur désobéissance. (Art. 6, chap. 4, ordonnance 1672.)

A la mort d'un agent.

Art. 12. A la mort d'un chef, aide ou aide suppléant, il doit être adressé de suite à l'Inspecteur, par l'intermédiaire du préposé principal, la commission et un extrait de l'acte de décès du décédé, afin de pourvoir à son remplacement.

Usage à la mort d'un agent.

Art. 13. Un usage entre les chefs et aides est de laisser jouir, au décès de l'un d'eux, sa veuve, de la rétribution qu'il percevait, pendant six semaines. Au bout de ce temps, le successeur du décédé a plein droit à son tour de jouir de sa part entière. Au surplus, ceci n'étant qu'un usage entre eux, aussitôt qu'un chef ou un aide a reçu sa commission, il a droit au salaire complet, et, si quelqu'un de ses confrères y voulait mettre obstacle contre son gré, il encourrait la peine de révocation.

Mise à pied.

Art. 14. Les chefs rendront compte au préposé principal, qui en instruira l'inspecteur, de la conduite des aides placés sous leurs ordres. Ils pourront suspendre de ses fonctions, mais pendant quinze jours au plus, l'aide qui aura manqué à son service. Celui qui encourra cette punition sera remplacé par un marinier au choix du chef de pont ou pertuis. Ce marinier recevra sa part d'aide tant qu'il en fera le service. (Art. 11 et 12 du réglement du 5 mars 1831.)

Doivent avoir un batelet.

Art. 15. Ils doivent avoir un batelet ou bachot; les aides

l'auront en commun. Ces bachots serviront aux manœuvres, et devront être d'une construction propre au service suivant les localités, sans que ni les chefs ni les aides puissent prétendre à cet égard à aucune augmentation de salaire ou de rétribution. (Art. 16, réglement du 5 mars 1831.)

Les gardes-ponts sont eux-mêmes tenus d'avoir un bachot pour aller recevoir le montant de leur salaire. (Article 17).

Leur salaire.

Art. 16. Les droits qu'ils ont à percevoir entre Paris et Rouen demeurent établis, tant pour le montage que pour l'avalage des bateaux, suivant les tarifs annexés au réglement du 5 mars 1831. (Voir page et suivantes de ce volume.)

Dans le montant des taxes allouées aux chefs et aux aides par les tarifs se trouvent comprises les dépenses relatives aux parages des cordes, aux hommes qui répètent le commandement des manœuvres, et généralement tout ce qui a rapport au service de bord et de terre, à la conservation des bateaux, de leurs agrès, ainsi que des marchandises. (Art. 19, réglement du 5 mars 1831.)

Exhibition des tarifs.

Art. 17. Ils sont tenus d'exhiber le tarif des droits qu'ils ont à percevoir, à toute réquisition des mariniers, conducteurs de bateaux, et autres personnes intéressées à en demander la représentation. (Art. 5, réglement du 5 mars 1831.)

Ne peuvent exiger un salaire supérieur.

Art. 18. Ceux qui se permettraient d'exiger un salaire supérieur aux prix fixés par les tarifs mentionnés seront punis de destitution, sans préjudice des poursuites qui, suivant l'urgence des cas, pourraient être dirigées contre eux par voie judiciaire, comme coupables de concussion. (Art. 6, réglement du 5 mars 1831.)

Doivent viser les laissez-passer.

Art. 19. Les chefs de pont doivent viser les laissez-passer dont les mariniers sont porteurs, et y indiquer exactement les heures d'arrivée et de départ pour servir à constater les droits au trématage. (Art. 38, réglement du 5 mars 1831.)

Y faire mention des allégements ordonnés.

Art. 20. Lorsqu'un bateau sera en surcharge, et qu'ils en auront ordonné l'allégement, ils devront en faire mention sur le laissez-passer ainsi que sur leur registre. (Art. 28 du réglement).

Grelots et sonnettes aux chevaux.

Art. 21. Ils doivent veiller à ce qu'aucun des chevaux de rhun ou de renfort ne soit porteur de grelots ou sonnettes, susceptibles d'empêcher le charretier d'entendre les commandements qui lui sont faits.

Entreprises sur les chemins de halage.

Art. 22. Ils sont tenus, sous leur responsabilité, de pré-

venir le préposé principal, qui en instruira l'inspecteur, de toutes les entreprises contraires aux réglements de police et de grande voirie qui auraient lieu en amont et en aval du pont ou pertuis qu'ils desservent, jusqu'au pont ou pertuis le plus rapproché de leur résidence. (Art. 10, réglement du 5 mars 1831.)

Cordes et agrès.

Art. 23. Ils sont tenus de prendre les cordes et agrès nécessaires au montage ou à la descente des bateaux, partout où ils se trouveront déposés, et ils devront, à la fin des manœuvres, rendre ces cordes à bord du bateau, sans pouvoir exiger à ce sujet une augmentation de salaire. (Art. 18, réglement du 5 mars 1831.)

Passage d'un pont.

Art. 24. Ils ne peuvent livrer aucun bateau au passage d'un pont qu'après s'être assurés que les chevaux sont sur les lieux et prêts à être billés, de manière à ce que la manœuvre puisse être faite immédiatement.

Priorité.

Par conséquent, un bateau premier arrivé, dont les chevaux ne seraient pas prêts, celui qui le suivrait, ou celui dont les chevaux seraient présents, passerait le premier. (Décision de M. le sous-secrétaire d'État des travaux publics, du 5 août 1840, et lettre de M. Leiris, du 6 même date.)

Doivent passer de suite les bateaux.

Art. 25. Ils doivent faire passer les bateaux sans perte de

temps. Les retards qu'ils causeraient aux marchands et mariniers, par négligence ou autrement, pourront donner ouverture contre eux à une poursuite en dommages et intérêts. (Art. 9, même réglement.)

Tonnage des bateaux.

Art. 26. Toutes les fois que le tonnage d'un bateau excédera celui affecté à sa classe, ce bateau paiera comme s'il appartenait à la classe supérieure. (Art. 20 du réglement sur la Basse Seine.)

Tout conducteur de bachot ou flette, portant moins de vingt tonneaux, pourra en effectuer le montage sans le concours des agents; mais s'ils étaient appelés pour opérer la manœuvre, le bâtiment paiera alors comme pour un bateau de 16 à 20 mètres de longueur. (Art. 21, même réglement.)

Bateau en surcharge.

Art. 27. Tout bateau partant de Rouen, et reconnu en surcharge d'après le laissez-passer délivré par l'inspecteur, sera retenu aux ponts et pertuis jusqu'à ce qu'il ait été suffisamment allégé.

En cas de surcharge reconnue, il en sera dressé procès-verbal, et le marinier ne pourra placer à bord les marchandises allégées. Il sera tenu de continuer sa route en remorquant son allège, laquelle, suivant sa classe, paiera le droit dû aux agents, sans pouvoir profiter de l'exemption accordée en faveur de la première flette allégée en route, pour cause de réduction dans la hauteur des eaux.

Cette disposition est applicable à tout bateau chargé entre

Rouen et Paris, qui se trouverait en surcharge d'après les échelles de Vernon ou de Maisons.

Bateau allégé.

Art. 28. Lorsque, par suite de la baisse des eaux, un bateau aura été allégé en route, dans une flette, il ne sera rien alloué aux agents pour le montage de cette flette, soit qu'elle marche en suspente ou séparément. Si l'allègement avait lieu dans plusieurs flettes, il ne sera rien dû non plus pour la plus petite de ces flettes; mais on paiera pour les autres le demi-droit, d'après leur classe, soit que le montage ait lieu en suspente ou autrement. (Art. 22, réglement.)

Si, par l'effet de cette baisse dans la hauteur des eaux, on avait allégé dans un bateau autre qu'une flette, ce bateau devra payer, quelle que soit sa dimension, le demi-droit de la classe à laquelle il appartiendra, soit que son montage se fasse en suspente ou séparément. (Art. 23, réglement.)

Excepté les cas prévus par les articles précédents, tout bateau chargé et montant en suspente acquittera les droits portés au tarif pour les bateaux de sa classe. (Art. 24, réglement.)

Bateau s'arrêtant en route.

Art. 29. Le marinier dont le bateau s'arrêtera en route, sous quelque prétexte que ce soit, sera tenu de céder le passage au bateau qui le suivra immédiatement. Art. 33, réglement.)

Bateaux accouplés, ayant gagné de vitesse.

Art. 30. Lorsqu'à leur arrivée à un pont, deux bateaux accouplés auront gagné droit de vitesse, ils jouiront de ce droit s'ils ne découplent pas, et que leur passage puisse s'opérer sans inconvénient; mais si les arches ou toute autre cause ne permettaient pas de les passer en même temps et accouplés, l'un des deux seulement jouirait du droit de priorité, et l'autre ne devrait passer qu'après. Si, dans ce cas, un troisième bateau se trouvait prêt à franchir le pont après les deux accouplés, et que le découplement eût lieu, il aurait droit de passer immédiatement après le premier, et le second accouplé ne passerait qu'en troisième, le bateau neutre ne devant pas souffrir d'un retard occasioné par un découplement.

Au surplus, ces accouplements ne sont que tolérés et ne devraient point être permis, en ce qu'ils peuvent, dans beaucoup de passages étroits, être cause de retards ou arrêter la navigation.

Plusieurs bateaux arrivant ensemble dans une gare pour leur passage.

Art. 31. Lorsque plusieurs bateaux arrivent ensemble dans la gare d'un pont, le chef de ce pont doit s'assurer d'abord, par les laissez-passer, si la condition de vitesse déterminée par l'article 37 du réglement du 5 mars 1831, pour la Basse Seine, a été remplie par l'un ou plusieurs de ces bateaux, et leur faire franchir le pont dans l'ordre, non de leur arrivée à la gare, mais des avantages de vitesse qu'ils auraient acquise sur ceux qui les précédaient. Ainsi, dans le

cas où trois bateaux arriveraient ensemble dans la gare, le second ayant acquis droit de priorité sur le premier, et le troisième sur les deux autres, c'est le troisième qui doit passer le premier, le deuxième le second, et le premier le dernier.

Trématage et privilége.

Art. 32. Ils doivent s'assurer du droit de trématage et ne l'accorder que sur le vu du laissez-passer, qui le constatera par les heures de départ et d'arrivée. (Art. 38, réglement du 5 mars 1831.)

Bateaux portant voyageurs, grains, farines, etc.

Le trématage appartiendra de droit aux bateaux portant des voyageurs, et à ceux qui seront chargés pour le compte du gouvernement, comme aussi à ceux chargés de grains, farines, céréales, comme pommes de terre et autres objets d'approvisionnement. Dans ce dernier cas, il est nécessaire que les trois quarts au moins du chargement en soient composés. Le trématage appartiendra aussi à tous les bateaux dont le transport doit être effectué d'urgence. Dans ce cas, le marinier est tenu de représenter les ordres dont il sera porteur. (Art. 34, réglement du 5 mars 1831.)

Tout bateau de commerce dont le chargement sera composé en plus grande partie de grains, sans que ce soit pour le gouvernement, l'inspecteur pourra lui accorder le privilége de trématage, lorsque ce bateau n'aura pas une destination hors de France, et que son chargement sera constaté sur son laissez-passer et sa lettre de voiture.

Les bateaux chargés de grains ou portant voyageurs, comme le porte l'article 34 du réglement, ne peuvent per-

dre leur privilége dans le cas où ils seraient gagnés de vitesse par un autre : à leur arrivée à la gare d'un pont, ils conservent toujours leur droit, à supposer que leurs chevaux soient sur les lieux et prêts à être billés.

4 heures de vitesse du pertuis de Martot à Conflans.

En Seine, toutes les fois qu'un bateau aura gagné quatre heures de vitesse du pertuis de Martot jusqu'à Conflans sur un autre bateau, et qu'il l'aura rejoint dans ce laps de temps, le bateau rejoint sera tenu de céder le passage, c'est-à-dire de se laisser trémater, soit en route, soit aux ponts et pertuis. (Art. 37 du réglement.)

1 heure de vitesse de Conflans à Paris.

Tout bateau qui, entre Conflans et Paris (Seine), aura gagné une heure de vitesse sur un autre, le bateau rejoint sera tenu de lui céder le passage, c'est-à-dire de se laisser trémater. (Décision de M. le Ministre du commerce et des travaux publics, du 28 mars 1836.)

Perd son droit s'il est repassé.

Tout bateau qui aura profité du droit de trématage le perdra, si à son tour il était gagné de vitesse par le bateau qu'il aurait d'abord dépassé. Le droit de trématage reviendrait alors à ce dernier. (Art 39 du réglement.)

Arrivé à la gare conserve son tour.

Tout bateau parvenu à la gare située en aval d'un pont ou pertuis conservera son tour de montage, s'il n'a pas été rejoint avant son arrivée par un autre bateau, qui aurait dès-lors acquis le droit de trématage, aux termes de l'article 37. (Art. 40 du réglement.)

Bateau avarié ou à fond.

Art. 33. Lorsqu'un bateau allant montant est avarié ou à fond, à environ une distance égale d'un pont à un autre, c'est à l'agent du pont qui est en amont de ce bateau à en instruire aussitôt le préposé principal, qui en donnera avis à l'inspecteur.

Lorsque c'est un bateau allant avalant, c'est à l'agent du pont qui est en aval à en donner connaissance.

Naufrage ou avarie.

Art. 33 bis. Lorsqu'il arrive un sinistre à un bateau, soit avarie ou naufrage, il doit de suite en faire au préposé principal un rapport ainsi conçu :

M.

J'ai l'honneur de vous informer que le (la date), à..... heures....., le bateau (l'espèce) ayant pour devise....., appartenant au sieur...., demeurant à....., chargé de....., venant de....., allant à....., a coulé bas à environ..... mètres en amont ou aval du pont de....., au lieudit..... La cause en est attribuée à....., (indiquer ici si la cause, provenant de pierres ou de pieux, est susceptible d'être enlevée pour l'avenir; si la situation du bateau gêne, retarde ou interrompt la navigation; s'il est assuré; si on a écrit à la Compagnie d'assurance, et si toutes les mesures sont prises pour son sauvetage).

Les chefs de pont devront en outre ordonner un prompt sauvetage, faire écrire à la Compagnie en cas d'assurance, et, en cas contraire, faire alléger, transborder et employer toutes mesures efficaces pour débarrasser la rivière, dresser procès-verbal et faire sommation au besoin, se transporter

fréquemment sur les lieux pour activer ce sauvetage, requérir au besoin le secours de tous les mariniers sur les lieux, et même la force armée s'il est nécessaire.

Aussitôt que le bateau naufragé aura été relevé et aura repris sa route, ils devront en instruire de suite l'inspecteur par l'intermédiaire du préposé principal, en indiquant le jour et l'heure de son départ.

Danger dans les crues ou glaces.

Art. 34. Les chefs et gardes, dans toute l'étendue de leur parcours, sont tenus, en cas de crues ou de glaces, de faire garer, dans les endroits les plus convenables, tous les bateaux qui pourraient s'y trouver; et, même en cas de danger, le constater préalablement, faire décharger lesdits bateaux, et mettre les marchandises en sûreté. Ils ne laisseront jamais garer de bateaux chargés de charbon de terre, au-dessus des bascules à poisson. (Décisions ministérielles du 9 mars 1807 et 10 février 1812.)

Inondations.

Art. 35. Dans les inondations, les agents doivent surveiller les travaux d'arts et prévenir l'inspecteur, par l'intermédiaire du préposé principal, des dégradations que ces travaux auraient pu éprouver. Ils suivront aussi, autant que possible, les bois enlevés par les eaux, et en préviendront les propriétaires et les gardes ou chefs des ponts d'aval. Ils s'opposeront à l'emport des bois naufragés, et dresseront procès-verbal contre ceux qui les enlèveraient, conformément aux arrêtés des 14 et 26 nivôse an V.

Service interrompu par la crue des eaux ou les glaces.

Art. 36. Le service de la navigation doit cesser en Seine, et aucun passage de pont ne peut s'opérer, une fois que les eaux ont atteint les hauteurs suivantes :

à 4 m. 70 c. au pont d'Argenteuil.

à 5 m. 20 c. aux ponts du Pecq et de Maisons.

à 5 m. 00 c. au pont de Poissy.

à 5 m. 33 c. aux ponts de Mantes et de Meulan.

à 4 m. 50 c. au pont de Vernon.

Aussitôt que le service est interrompu, les agents doivent en prévenir de suite le préposé principal, qui en donnera avis à l'inspecteur, et doivent lui envoyer l'état des bateaux chargés et à vide avec la désignation des lieux où ils sont garés, leurs noms, celui des propriétaires et conducteurs, leur chargement, d'où ils viennent, leur destination, et s'ils courent des risques.

Reprise du service.

Ils devront aussi informer du jour de la reprise du service.

Procès-verbaux.

Art. 37. Les procès-verbaux dressés par les chefs et agents des ponts doivent être adressés en double expédition à l'inspecteur, dont l'une sur papier libre, en simple copie, pour être notifiée au contrevenant, dont le nom, la demeure et la résidence, devront être clairement expliqués.

En marge du procès-verbal et de sa copie, ils devront mettre également, d'une écriture très lisible, le nom et la

demeure du contrevenant contre lequel est dressé le procès-verbal, ainsi que l'espèce de la contravention. (Voir aux modèles des divers procès-verbaux, chapitre onzième.)

Bateaux remorqués sont exempts.

Art. 38. Les bateaux chargés, remorqués par un bateau à vapeur, qu'ils soient accouplés ou non, sont exempts du concours des chefs et aides pour franchir les ponts, et ils ont priorité sur les autres bateaux, à l'exception de ceux qui seraient en manœuvre. (Décision de M. le Sous-secrétaire d'État des travaux publics, des 3 novembre 1841 et 16 janvier 1845.)

Simples gardes.

Art. 39. Les simples gardes, qui ne sont chargés d'aucun service de pilotage, doivent veiller à la conservation des travaux d'arts ainsi qu'à l'exécution des réglements qui concernent la navigation, et rendre compte de tout ce qui se passerait de contraire auxdits réglements.

Nota. *Les chefs de ponts et pertuis, aides, gardes, et tous autres agents employés au service de la navigation, voudront bien prendre une connaissance exacte des autres chapitres de cet ouvrage, dont ils doivent connaître aussi tous les articles qui se rattachent également à leurs devoirs.*

Les chapitres 6me *à* 14me *leur sont particulièrement recommandés.*

INSTRUCTION

RELATIVE AU SERVICE DE LA NAVIGATION

AU PONT DE CONFLANS-SAINTE-HONORINE.

(BASSE SEINE.)

GARDE DU PONT DE CONFLANS.

Gares.

ARTICLE PREMIER. La gare aval pour les bateaux montants aura 400 mètres de développement, à partir de 240 mètres au-dessous du pont, et la gare amont pour les bateaux avalants, 200 mètres à partir du pont.

Gare de transbordement.

ART. 2. La gare destinée au transbordement des marchandises provenant des bateaux en surcharge sera établie du côté opposé au chemin de halage, sur la rive gauche en aval du pont ; elle aura 300 mètres à partir dudit pont.

Pieux d'amarre.

Art. 3. Pour faciliter l'amarrage des bateaux qui stationnent dans le port, il faudra y établir 25 pieux d'amarre, dont 10 seront placés à la gare aval, 5 à la gare amont, et les 10 autres affectés au transbordement des marchandises.

Poteaux de gares.

Art. 4. Un poteau avec un écriteau sera placé à l'extrémité de ces gares, pour indiquer aux mariniers les points où ils doivent garer leurs bateaux.

Allégement.

Art. 5. Le garde-pont de Conflans fera alléger les bateaux, d'après le bulletin qui lui sera envoyé quotidiennement par le chef du pont de Maisons, lequel indiquera exactement la hauteur des eaux prise à l'échelle régulatrice de ce pont.

Laissez-passer.

Art. 6. Le garde-pont de Conflans ne devra viser et délivrer des laissez-passer aux mariniers dont les bateaux seront en surcharge, qu'après avoir vérifié leurs chargements.

Devront indiquer l'heure du départ.

Art. 7. Il ne délivrera de laissez-passer qu'aux mariniers venant de l'Oise. Ces laissez-passer, ainsi que ceux des mariniers venant de Rouen, devront indiquer exactement l'heure du départ du pont de Conflans, afin de constater le droit qu'ils obtiendraient au trématage.

Faire mention de l'allègement.

Art. 8. Lorsque le garde-pont de Conflans aura ordonné l'allègement d'un bateau, il devra en faire mention sur le laissez-passer, conformément à l'article 28 du réglement du 5 mars 1831.

État à envoyer.

Art. 9. Il sera tenu d'adresser chaque mois, à l'inspecteur de la navigation de l'arrondissement de St-Germain, un état du mouvement de la navigation à son pont pendant le mois écoulé. Cet état devra lui parvenir du 1er au 6 de chaque mois, et mentionner le nombre de bateaux qu'il aura fait alléger.

Doit avoir un registre.

Art. 10. Il devra avoir une registre pour y inscrire les bateaux suivant la manière indiquée, et ensuite de l'article 26 du réglement du 5 mars 1831.

Doit se conformer à toutes dispositions relatives au service.

Art. 11. Il est expressément recommandé au garde-pont de Conflans de se conformer strictement aux dispositions mentionnées ci-dessus, ainsi qu'aux lois et réglements relatifs à la navigation. Il devra donc, en conséquence, se conformer aussi au nota mis à la fin du chapitre concernant les chefs, aides et gardes-ponts, et prendre bonne connaissance de ce chapitre même qui le concerne, afin d'assurer la pleine et entière exécution du service qui lui est confié.

CHAPITRE V.

DES GARDES-PORTS ET DE LEURS DEVOIRS.

Leur institution.

Article premier. Les gardes-ports sont institués pour constater la réception et la livraison des marchandises, veiller jour et nuit à leur conservation, et empêcher qu'il ne soit commis aucun délit sur les ports. (Décisions ministérielles des 9 mars 1807 et 10 février 1812.)

Registres.

Art. 2. Ils sont tenus d'inscrire, jour par jour et sans aucun blanc, sur un registre-journal coté et paraphé par le juge de paix, toutes les marchandises qui arrivent et sortent des ports, ainsi que toutes les opérations et mouvements de ces ports. (Même décision.)

Ils doivent avoir, en outre, un registre de compte ouvert pour chaque marchand. (Une décision du Ministre des finances, sous la date du 21 juin 1825, porte que ces registres jouiront de la réduction des droits de timbre accordée aux livres de commerce, par l'article 9 de la loi du 16 juin 1824; 10 c. par feuille.)

Ils ne doivent, dans aucun cas, communication de

leurs registres, qu'aux inspecteurs, aux jurés-compteurs et à la justice.

Les marchands doivent leur faire connaître les mutations.

Art. 3. Les marchands doivent faire connaître aux gardes-ports toutes les mutations qu'ils pourraient effectuer, et les gardes-ports doivent en faire inscription sur leur registre.

Doivent viser lettres de voiture.

Art. 4. Ils doivent viser les lettres de voiture des marchandises arrivant sur les ports et en sortant. (Mêmes décisions ministérielles des 9 mars 1807 et 10 février 1812.)

Sont responsables des marchandises.

Art. 5. Ils ne doivent livrer aux voituriers, ni souffrir qu'ils chargent ni enlèvent aucune marchandise, sans être porteurs d'un ordre des marchands. Ils sont personnellement responsables des marchandises dont ils ne pourraient justifier l'emploi.

Doivent les mettre à l'abri des inondations.

Art. 6. Il leur est enjoint, à l'approche de l'hiver, de mettre les marchandises à l'abri des inondations; de ne pas les exposer à être enlevées en les mettant trop près du bord de l'eau. Ils empileront et surchargeront les marchandises, et feront tout ce qui dépendra d'eux pour les sauver du naufrage.

Dangers dans les crues ou glaces.

Art. 7. Ils sont tenus, dans toute l'étendue de leur arron-

dissement, en cas de crues ou de glaces, de faire garer et fermer solidement, dans les endroits les plus convenables, tous les bateaux qui pourraient s'y trouver; même, en cas de danger préalablement constaté, faire décharger lesdits bateaux, et mettre les marchandises en sûreté. Ils ne laisseront jamais garer des bateaux de charbon de terre au-dessus des bascules à poisson. (Mêmes décisions.)

Dans les inondations.

Art. 8. Dans les inondations, les gardes-ports doivent surveiller les travaux d'arts, et prévenir l'inspecteur de la navigation des dégradations que ces travaux pourraient éprouver. Ils doivent aussi le prévenir toutes les fois qu'il se fait des entreprises sur les chemins de halage ou sur la rivière, ou s'il se présente quelque obstacle à la navigation.

Ils suivront, autant que possible, les bois enlevés par les eaux, et préviendront de ces accidents l'inspecteur, le jurécompteur, les propriétaires et gardes-ponts d'aval. Ils s'opposeront à l'emport des bois naufragés et autres marchandises; feront état des bois ramassés et empilés par les riverains, pour en assurer le paiement (suivant le réglement du 9 mars 1784); dresseront des procès-verbaux contre ceux qui les enlèveraient ou auraient enlevés, et en suivront l'effet, conformément aux arrêtés des 4 et 26 nivôse an V.

Dans ces inondations, les bois peuvent être enlevés et repris par les gardes-ports, marchands ou propriétaires, commis ou préposés, sur les terres, prés, jardins, fossés et autres héritages, moulins, écluses, vannes, pertuis, etc., et lieux

circonvoisins, sans aucune indemnité que le droit de repêchage, attendu l'événement de la force majeure. (Arrêté du 9 floréal an IX.)

Empilage.

Art. 9. Ils sont chargés de veiller à ce que l'empilage se fasse conformément aux ordonnances, et ils sont responsables de la bonne confection des piles. (Voir au chapitre 3, article 2, du jurè-compteur, et décisions ministérielles des 9 mars 1807 et 10 février 1812.)

Charbons.

Art. 10. Indépendamment de l'empilage des bois, ils sont tenus de surveiller le mesurage des charbons, tant de bois que de terre. (Mêmes décisions.)

Mesures métriques.

Art. 11. Ils doivent être pourvus de décastères et de mètres.

Chemins de halage.

Art. 12. Ils ne doivent déposer ni laisser déposer aucune marchandise sur les chemins de halage, et sont responsables des délits qu'ils n'auraient pas signalés. Ils doivent, dans ce cas, dresser des procès-verbaux contre les contrevenants, et feraient au besoin enlever d'office ces marchandises à leurs frais.

Aucun débarquement de marchandises ne peut avoir lieu sur les chemins de halage, même lorsque les ports seraient trop encombrés. C'est au garde-port à les faire enlever, de manière à ce que les bateaux arrivants puissent toujours déposer les leurs, et que la navigation ne soit ni interrompue ni retardée.

Ne peuvent accepter de bois.

Art. 13. Il leur est défendu de se faire livrer, comme d'accepter gratuitement du bois par les marchands, sous peine de destitution.

Rétribution.

Art. 14. La rétribution due aux gardes-ports est exigible à l'enlèvement des marchandises. Ils ne peuvent transiger avec les marchands, et ne peuvent recevoir moins, comme il leur est défendu d'exiger de plus forts droits que ceux déterminés, à peine de destitution.

Si, au moment de l'enlèvement des marchandises, le juré-compteur était absent, ils percevraient pour lui, à la charge de lui en compter. (Mêmes décisions des 9 mars 1807 et 10 février 1812.)

États à envoyer.

Art. 15. Ils sont tenus de remettre à l'inspecteur de la navigation et au juré-compteur les états qui leur seraient demandés, et suivant le modèle qui leur serait indiqué.

Ports de la Basse Seine.

Les ports confiés à la surveillance du garde de la Basse Seine sont : Poissy, — Conflans-St^e^-Honorine, — Herblay, — Maisons, — Le Pecq, — Marly et Sèvres.

Au Pecq.

Le maire de la commune du Pecq ayant obtenu un droit de péage pour les bateaux stationnant sur la rive gauche du côté du port, c'est à lui qu'appartient la police, sous la surveillance de l'inspecteur, en ce qui concerne le service de la navigation.

CHAPITRE VI.

DES MARINIERS ET BATEAUX DE COMMERCE.

Les mariniers doivent sentir plus que jamais le besoin d'une unité et d'une conduite parfaite, pour combattre avec efficacité la formidable concurrence que leur font et feront les chemins de fer.

Pour arriver à ce but, il leur faut, non-seulement la protection et les secours de l'administration, ainsi que l'acquit des connaissances pratiques, mais encore celles qui peuvent les mettre à même d'éviter les contraventions et des causes de retard dans leur marche, qui a tant besoin de s'accélérer pour atteindre ce but si nécessaire.

C'est donc dans cette vue que l'on a cru devoir mettre à leur disposition cet ouvrage, qui va désormais leur donner les moyens de connaître tous leurs devoirs, et d'éviter les contraventions que souvent ils commettaient par ignorance des lois et réglements, qui, disséminés auparavant, sont réunis d'une manière claire et précise pour eux dans ce petit vo-

lume. Il n'est pas douteux que, d'accord avec les agents sur leurs devoirs, ce sera déjà un grand pas de fait pour arriver à des améliorations qui seront toutes en leur faveur.

Il leur est recommandé, non-seulement de se pénétrer de tous les articles qui composent ce chapitre, mais encore de se reporter souvent à celui qui concerne les devoirs des chefs et agents des ponts, lequel se rattache essentiellement aux leurs, d'autant qu'on a eu souvent besoin d'y renvoyer pour éviter des répétitions.

Pour éviter aux mariniers des courses ainsi que des heures souvent perdues, nous commencerons par traiter, au premier article, le sujet pour lequel ils viennent souvent, et à tort, trouver l'inspecteur.

Disputes, voies de fait.

Article premier. Lorsque les mariniers ont des discussions en route ou à port, soit d'intérêts, contestations entre pilotes, relayeurs, charretiers, rixes, voies de fait, ce n'est point à l'inspecteur de la navigation qu'ils doivent s'adresser pour ces faits, c'est à l'autorité locale. Ils doivent donc porter leurs plaintes et poursuivre par voie judiciaire.

Mariniers de Pose.

Art. 2. Tous les habitants de Pose (Eure) étant considérés comme mariniers, il faut qu'ils aient au moins un an et un jour de domicile dans l'endroit pour être aptes au partage. (Ceci regarde le maire de la commune.)

Mise à pied.

Lorsqu'un marinier de Pose s'est mis dans le cas d'encourir

une punition, sa mise à pied doit être d'au moins six mois pour qu'elle ait un peu d'effet, en ce que, appelés chacun à leur tour au pilotage, il ne se renouvelle pas très fréquemment. C'est au chef du pertuis à les punir d'après les ordres de l'inspecteur, et à l'en prévenir lorsqu'il les punit lui-même pour manque dans le service.

Devenu maître.

Tout habitant de Pose, lorsqu'il est devenu maître marinier et propriétaire d'un bateau, ne peut plus entrer dans le partage des rétributions accordées à tous les aides.

Devenu vieillard.

Tout homme de Pose, devenu vieillard ou infirme, aura droit au partage des rétributions jusqu'à sa mort.

RENSEIGNEMENTS

SUR LES PASSES ET ENDROITS DIFFICILES

AYANT BESOIN D'AMÉLIORATIONS EN SEINE.

Art. 3. Quoique tous les mariniers doivent connaître mieux que qui que ce soit tous les endroits, lieux et passes difficiles, on a cru devoir les désigner ici pour appeler l'attention de l'administration sur le besoin de leur amélioration, savoir : en descendant à partir du Pecq.

En amont du pont du Pecq, vis-à-vis l'arbre dit de Sully [Pierres].

En aval de la ferme Laborde, Sables et pierres.

En aval du pont de Maisons, en face Sartrouville [Sables].

Au lieu dit Chaudière, entre Sartrouville et Lafrette [Sables].

A la Trémate d'Herblay, Sables et pierres.

Au Trou-au-Chien, en face d'Andresis, Sables.

A St-Louis-sous-Carrières, Sables et pierres.

En aval de Poissy, Galets et sables.

Au pointi de la première, en amont de Triel, Sables et [pierres].

A St-Martin, en aval de Triel, Pierres dangereuses.

Au passage dit Les Fontaines, en aval de Triel, rive droite, Falaises et rochers.

Au passage de la Trouïe, en aval de Triel, rive gauche [Sables amoncelés].

En amont de Meulan, depuis le lieudit Lillette jusqu'au pont, Sables.

En aval du même pont, à la hauteur du pointi dit Juzièrs, Sables.

En face Rangiport, Sables.

A Porcheville, Sables.

Au lieu dit le Renoir, en aval de Mantes, Sables.

En aval du Renoir, au lieu dit Adnémont, Falaises et [Sables].

Au lieu dit Lagrève, à la hauteur de Lavacour, en face Vetheuil, Galets et sables.

Au lieu dit Moisson, en aval de la Roche-Guyon, Pierres [et galets].

A la Roche-Guyon, *id.*

A la Rinsse de Vernon, en face l'Ile-Fouy, Galets.

A la Chardieu, en aval de l'Ile-Fouy, Galets.

A la Garenne, Sables mouvants.

A la Mare, Pierres et galets.

A Port-Pinché, Pierres et roches.
A Pampou, détroit fort long et tout Galets.
A la Ronde, en amont de Pose, amas de Cailloutage.

Eaux par lesquelles tout bateau peut voyager.

Art. 4. Tout bateau peut voyager par l'eau la plus basse, de 1m 10 à 1m 20; mais ce cas ne se présente guère qu'une fois par vingt ans. Au surplus, on voyage en toute eau, le chargement ne devant se faire que d'après leur hauteur, qui est prise aux échelles régulatrices.

Excepté.

Art. 5. Le service de la navigation doit cependant cesser, et aucun passage de ponts ne s'effectuer, une fois que les eaux ont atteint, en Seine, les hauteurs suivantes dans les crues ou les glaces :

A 5m 20 aux ponts du Pecq et de Maisons.
A 4m 70 au pont d'Argenteuil.
A 4m 50 au pont de Vernon.
A 5m 33 au pont de Meulan.

Durée du travail des agents, excepté les quatre grandes fêtes.

Art. 6. Les mariniers peuvent exiger que les manœuvres des bateaux soient faites tous les jours au passage des ponts, depuis l'aurore jusqu'au crépuscule, excepté les quatre fêtes solennelles, qui sont celles de Pâques — Pentecôte — Toussaint et Noël. (Art. 1er du chap. 2 de l'ordonnance de 1672, et l'art. 14 du réglement du 5 mars 1831.)

Tarif des droits.

Art. 7. Ils ont droit de se faire exhiber le tarif des droits que les agents ont à percevoir, et ne doivent point payer un prix supérieur. (Art. 5 et 6 du régl. du 5 mars 1831.) Voir à cet égard les art. 17 et 18 du chap. concernant les chefs et agents des ponts.

Pour prendre charge.

Art. 8. Aucun bateau ne pourra prendre charge dans les ports de chargement, s'il ne justifie que sa solidité a été constatée par la commission instituée à Rouen, par l'art. 4 de l'arrêté de la Seine-Inférieure, du 17 octobre 1826. Les visites que cette commission sera tenue de faire devront avoir lieu au moins une fois par an. (Art. 49 et 50, régl. du 5 mars 1831.)

Chargement.

Art. 9. Le maximum du chargement devra être calculé par le tirant d'eau du bateau, et non par la hauteur de bord qu'il conservera au-dessus des eaux après son chargement. (Art. 44, régl. du 5 mars 1831.)

Le calcul de la hauteur de bord devra avoir lieu, abstraction faite de l'épaisseur des plats-bords superposés, et de tout autre moyen d'exhaussement. (Art. 45, régl. 5 mars 1831.)

Le chargement des bateaux devra toujours être proportionné à leur état de solidité dûment constaté, d'après la forme indiquée art. 10 ci-dessous. (Art. 43, régl. du 5 mars 1831.)

Tirant d'eau.

Art. 10. La commission instituée par l'arrêté du Préfet

de la Seine-Inférieure, du 17 octobre 1826, pour la visite des bateaux qui naviguent entre Rouen et Paris, déterminera le tirant d'eau de chaque bateau, eu égard au degré de solidité qu'il présentera, soit à raison de sa construction primitive, soit par suite des radoubs ou améliorations qui auront augmenté cette solidité, et sans avoir égard à l'espèce de bateaux à laquelle ces embarcations appartiendront. (Art. 48, régl. 5 du mars 1831.)

Art. 11. Le tirant d'eau des embarcations, quelle que soit la forme de leur construction, devra, au temps des eaux moyennes et basses, être celui que permet le point régulateur de la hauteur des eaux en rivière.

Ce point est, pour les bateaux chargés à Rouen ou dans un lieu intermédiaire entre cette ville et Conflans, l'échelle d'étiage placée au pont de Vernon, et pour les bateaux qui naviguent, depuis l'embouchure de l'Oise jusqu'à Paris, l'échelle d'étiage du pont de Maisons.

Les bateaux descendants sont soumis au même point régulateur, quant à leur tirant d'eau. (Art. 46, régl. du 5 mars 1831.)

Art. 12. Si la construction de certaines embarcations était tellement faible, eu égard à leur capacité, que leur tirant d'eau dût être en tout temps au-dessous de celui que permettrait le point régulateur, il devra être déterminé d'une manière fixe et invariable. (Art. 47, même régl.)

Chargements dans les gares.

Art. 13. On ne peut autoriser aucun chargement ni déchargement dans les gares, ces lieux étant assignés pour le

libre exercice des manœuvres des bateaux montants et avalants; cependant l'inspecteur de la navigation peut les tolérer dans un cas d'urgence, et où il n'y aurait aucun inconvénient pour la navigation par certaines hauteurs d'eau.

Bateau chargé doit laisser 10 centimètres hors de l'eau.

Art. 14. Tout bateau, dans son plus fort chargement, doit laisser au moins un décimètre (ou 10 centimètres) de bord au-dessus de l'eau : toute contravention à cet égard sera punie de 50 à 200 fr. d'amende, sans préjudice des condamnations pour insultes, violences et voies de fait. (Loi du 23 mai 1834.)

Bateau en surcharge.

Art. 15. Pour les bateaux en surcharge, voir l'art. 27 du chap. 4 concernant les chefs et agents des ponts, page 33.

Bateau allégé.

Art. 16. Pour les bateaux allégés, se reporter à l'art. 28 du chap. 4 concernant les chefs et agents des ponts, page 32.

Transbordements.

Art. 17. Les transbordements et allègements ne pourront se faire que du côté opposé au halage. Cependant l'inspecteur pourra déroger à cette disposition en faveur des bateaux chargés de pierres, et autoriser, en conséquence, le transbordement de cette marchandise du côté du halage, mais seulement lorsque la nécessité en sera reconnue dans l'intérêt des localités, et qu'il n'en pourra résulter aucun préjudice pour le service public. (Art. 31, régl. du 5 mars 1831.)

Passage aux ponts et pertuis.

Art. 18. Aucun bateau ne peut passer aux ponts et pertuis en Seine, sans le concours des chefs et aides, sous peine de 100 fr. d'amende. (Ordonnance de 1672, art. 2, chap. 4.)

Les chevaux doivent être sur les lieux.

Art. 19. Aucun bateau ne peut être livré au passage d'un pont où il existe des agents de pilotage, qu'après que ces agents se sont assurés que tous les chevaux sont présents et prêts à être billés, de manière à ce que la manœuvre puisse être faite immédiatement. (Décision de M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics, 5 août 1840.)

Perd son tour s'il n'est pas prêt.

Art. 20. Tout marinier qui, dès qu'il sera parvenu aux ponts et pertuis, ne serait pas prêt à faire monter son bateau, perdra le tour de passage qui lui appartient, et ce tour passera à un autre marinier, suivant l'ordre d'arrivée. (Art. 32, régl. du 5 mars 1831.)

Remorqués sont exempts du concours des agents, et ont priorité, accouplés ou non.

Art. 21. Les bateaux chargés et remorqués par un bateau à vapeur, qu'ils soient accouplés ou non, sont exempts du concours des chefs et aides pour franchir les ponts, et ils ont priorité sur les autres bateaux, à l'exception de ceux qui seraient en manœuvre. (Décision de M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics, des 3 novembre 1841 et 16 janvier 1845.)

Tonnage.

Art. 22. Toutes les fois que le tonnage d'un bateau excédera celui affecté à sa classe, il paiera comme s'il appartenait à la classe supérieure. (Art. 20, régl. du 5 mars 1831.)

Au-dessous de 20 tonneaux peut passer seul.

Art. 23. Tout conducteur de bachot ou flette portant moins de vingt tonneaux pourra en effectuer le montage sans le concours des agents ; mais s'ils étaient appelés pour opérer la manœuvre, le bâtiment paierait comme pour un bateau de 16 à 20^{m} de longueur. (Art. 21, régl. du 5 mars 1831).

Vérification et jaugeage des agents du fisc.

Art. 24. Les bateaux à leur arrivée, pour la visite et vérification des employés du fisc, doivent s'arrêter dans les gares assignées par le réglement du 5 mars 1831 ; c'est dans ces lieux seuls que l'examen et le jaugeage doivent en être faits.

Ne peuvent s'arrêter le long du chemin de halage.

Art. 25. Il est expressément défendu aux mariniers de s'arrêter avec leurs bateaux le long du chemin de halage, et de séjourner dans les passages étroits ou pertuis, dans les baissiers, et d'embarrasser, soit de jour, soit de nuit, la voie navigable par des ancres, cordes ou autres obstacles. (Art. 29, régl. du 5 mars 1831.)

Ne peuvent bricoler en route.

Il leur est aussi défendu de bricoler en route, de manière à entraver la marche des bateaux qui les suivent.

Doit avoir son mât baissé et des hommes à bord.

Art. 26. Tout bateau qui stationnera le long du chemin de halage, pour charger ou décharger des marchandises, devra toujours avoir son mât baissé et des hommes à bord pour aider au parage des cordes. (Art. 30, régl. du 5 mars 1831.)

Les laissez-passer servent à constater les droits au trématage.

Art. 27. Les laissez-passer dont seront porteurs les mariniers conducteurs de bateaux, indiquant toujours exactement l'heure des départs des ponts et pertuis, serviront à constater les droits au trématage. (Art. 38, régl. du 5 mars 1831.)

Du trématage.

Art. 28. Pour le trématage, voir à l'article 32 du chapitre 4 concernant les chefs et agents des ponts, page 35.

Bateau s'arrêtant en route, doit céder le passage.

Art. 29. Tout bateau s'arrêtant en route, sous quelque prétexte que ce soit, sera tenu de céder le passage au bateau qui le suivra immédiatement. (Art 33 du réglement du 5 mars 1831.)

Passage des avalants.

Art. 30. Les conducteurs de bateaux avalants sont tenus, avant de passer les ponts et pertuis, d'envoyer un compa-

gnon pour reconnaître s'il n'y a point de montant en manœuvre, auquel cas ils devront se garer jusqu'à ce que les arches soient entièrement libres et ladite manœuvre achevée, à peine de demeurer responsables des avaries occasionées par le fait de ce manque à leur devoir. (Art. 3, chap. 2, ordonnance de 1672.)

Bateaux se rencontrant.

Art. 31. A la rencontre de deux bateaux en pleine rivière, l'un montant, l'autre avalant, le montant devra serrer la terre, côté du halage, pour laisser passer l'avalant, qui devra prendre le large, à peine d'encourir toute responsabilité comme ci-dessus. (Art. 5, chap. 2, ordonnance de 1672.)

Bateaux allant dans le même sens.

Art. 32. Lorsque deux bateaux naviguant dans le même sens seront dans le cas de se dépasser en descendant, celui qui serait le premier prendrait le côté du halage et l'autre le large. Le contraire aura lieu en montant. (Art. 10 de l'arrêté du Préfet de l'Eure, du 29 mai 1840.)

Bateaux accouplés stationnant.

Art. 33. Des bateaux peuvent rester accouplés, soit dans un port ou entre deux ponts rapprochés, toutes fois que le chef de pont ou l'agent de la navigation juge qu'ils ne peuvent entraver, retarder ni nuire à la navigation.

Bateaux accouplés ayant gagné de vitesse.

Art. 34. Pour deux bateaux accouplés ayant gagné de vitesse à leur arrivée à un pont, voir l'art. 30 du chap. 4. concernant les chefs des ponts et agents, page 34.

Ne peuvent s'amarrer aux piles d'un pont.

Art. 35. Aucun bateau ne peut s'amarrer de nuit aux piles d'un pont. Il doit toujours laisser les passages libres, soit aux bateaux à vapeur remorqueurs, soit à d'autres voyageant de nuit, à peine de supporter des avaries à ses risques et périls.

Ne peuvent s'amarrer les uns aux autres.

Art. 36. Les bateaux arrêtés, soit au port, soit en route, ne peuvent s'amarrer les uns aux autres, à moins que les maîtres mariniers n'y soient consentants réciproquement, parce qu'un bateau, n'étant retenu que par ses amarres, ne peut être surchargé d'un poids étranger au sien et qui pourrait lui occasioner des avaries : à plus forte raison dans des moments où les vents, étant forts, peuvent agiter les bateaux et les faire frapper l'un contre l'autre.

Dans le cas où un marinier, s'étant amarré à un autre bateau, refuserait de détacher son bateau, procès-verbal devrait en être dressé par l'agent le plus proche, et le bateau changé de place d'office et aux frais du récalcitrant.

Bateau voyageant de nuit, et en temps de vents ou tempête.

Art. 37. Les bateaux ne peuvent voyager de nuit qu'à leurs risques et périls, et restent responsables de toutes pertes et avaries occasionées par leur fait.

Ils ne peuvent non plus voyager par temps de vents ou tempête, à peine de demeurer responsables de toutes pertes, avaries, dommages et intérêts. (Art. 2, chap. 2, ordonnance de 1672.)

Naufrage ou avaries.

Art. 38. Lorsqu'un naufrage ou une avarie arrive à un bateau, le premier devoir du marinier est d'en prévenir de suite les agents attachés au service des ponts les plus rapprochés du lieu du sinistre, et de se procurer assez de monde et de chevaux pour alléger ou relever le bateau. Il a le droit, dans ce cas, d'arrêter tous les bateaux présents ou voyageant, et d'en réclamer les écopes, mousse, pompes, voliges, etc., ainsi que les hommes nécessaires au travail du sauvetage. Les bateaux arrêtés reprennent ensuite leur route en conservant leur ordre d'arrivée. (Art. 12 du Code pénal, page 432.)

S'il y a refus ou lenteur pour le relever.

Art. 39. Dans le cas où un bateau ayant coulé bas, le marinier se refuserait à le faire relever ou y apporterait de la négligence, sommation lui serait faite ainsi que procès-verbal, pour ensuite le faire débarrasser et relever d'office à ses frais.

Si le bateau et les marchandises sont assurées.

Art. 40. En cas de naufrage ou de forte avarie, le marinier doit de suite en donner avis à la Compagnie d'assurance, lorsque le bateau et les marchandises sont assurés, afin qu'un des agents de cette Compagnie se rende sur les lieux ou donne des ordres.

En cas de tempête.

Art. 41. Lorsqu'un naufrage aura été causé par suite

d'un gros temps ou d'une tempête, ce qui constituerait une force majeure que le marinier ferait constater, il pourra être reçu, dans les trois jours, à faire l'abandon de son bateau et des ustensiles, et ne pourra plus être poursuivi pour perte de marchandises, lesquelles devront cependant être repêchées et tenues en justice, à la conservation et aux frais de qui il appartiendra. (Art. 7, chap. 2 de l'ordonnance de 1672.)

Bateau resté à fond.

Art. 42. Il est enjoint aux mariniers de faire incessamment enlever de la rivière les bateaux restés à fond, ainsi que les débris, sous peine d'amende et de confiscation : à cet effet, les bateaux seraient enlevés d'office, vendus dans la huitaine, et les deniers en provenant appliqués aux hôpitaux. (Chap. 1er, art. 10, ordonnance de 1672.)

Bateau naufragé ou avarié a-t-il privilége.

Art. 43. Lorsqu'un bateau aura coulé bas par suite d'avaries et que, soit allégé ou à vide, il aura besoin de continuer sa route activement pour aller à port ou au chantier, le marinier voulant avoir un privilége devra en faire la demande à l'inspecteur de la navigation, en produisant un certificat du chef de pont le plus rapproché du lieu du sinistre, constatant que les marchandises ou le bateau ont un besoin urgent de faire leur route sans retard ni entrave. L'inspecteur, sur ce certificat, pourra leur délivrer une autorisation de privilége.

Garages en hiver.

Art. 44. Aussitôt que la rivière commence à charier les

mariniers doivent garer tous les bateaux dans des lieux convenables et à l'abri de tout accident.

A l'écluse ou bras de Marly, ils pourront s'y garer ainsi qu'il suit :

Les montants, contre la berge gauche de la rivière neuve, en amont de l'écluse.

Les avalants, contre la berge droite du bras de Marly, en amont de l'écluse.

Bateaux accélérés.

Art. 45. Tous les bateaux accélérés voyageant sur la Seine sont assimilés à la classe des bateaux ordinaires et doivent être régis d'après les mêmes réglements, ensuite de la décision de M. le Ministre du commerce et des travaux publics, du 6 avril 1839, qui annule le privilége qui leur avait été accordé par le réglement du 25 novembre 1837.

Passage au pont du Pecq (Basse Seine).

Art. 46. Toutes les fois qu'un drapeau sera placé au pont du Pecq, drapeau qui indiquera que l'on est en manœuvre pour le passage d'un avalant, les bateaux à vapeur ou autres bateaux montants devront s'arrêter en gare jusqu'au parfait achèvement de la manœuvre. (Arrêté de Seine-et-Oise du 17 juin 1845.)

La Compagnie expert.—Allèges en soupente.

Art. 47. La Compagnie expert est autorisée, par M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics, à expédier en soupente les allèges de ses bateaux.

Terme moyen du parcours de Rouen à Paris.

Les bateaux montants de Rouen à Paris, mettent environ six jours pour faire ce trajet.

Les bateaux avalants de Paris à Rouen, quatre environ.

Distance parcourue par jour.

Les distances parcourues par les bateaux, sont d'environ 21 à 24 kilomètres par jour.

Moyenne du tirant d'eau des bateaux.

La moyenne du tirant d'eau des bateaux, est de 1m 66 c.

Charge moyenne.

La charge moyenne des bateaux est de 294 tonneaux.

Du pilote.

Voir d'autre part au mot nota.

Art. 48. Les mariniers doivent veiller à ce que leurs pilotes soient des hommes faits, prudents, connaissant leur service, et ne se prenant pas de vin. Ils sont responsables de leurs faits et gestes se réservant toute poursuite à leur égard.

Leurs fonctions.

Art. 49. Les pilotes ne pourront être appelés à leurs fonctions, qu'ensuite de deux certificats, l'un de moralité signé du maire de sa commune, l'autre de capacité et de bonne conduite signé d'un certain nombre de maîtres mariniers pratique et approuvé par un chef de pont.

Chaque pilote doit être porteur d'un livret.

Art. 50. Les pilotes devront être porteurs d'un livret coté

et paraphé par le Juge de paix. Ces livrets serviront à y enregistrer leur conduite ainsi que les avaries et contraventions dont ils auraient été la cause. Il restera entre les mains de leur maître ou patron auquel ils devront le présenter et le laisser pendant la durée de leur service, et sur lequel il apposera son visa et certificat à sa sortie.

(Nota) : *Quant à ce qui regarde particulièrement les pilotes, nous avons pensé devoir provoquer un arrêté en ce qui concerne les articles* 48, 49 *et* 50. *Cet arrêté n'ayant point encore paru à l'heure où l'ouvrage a été mis sous presse, nous n'avons laissé figurer lesdits articles que pour en faire connaître l'utilité et le besoin, jusqu'à ce qu'ils aient été mis en vigueur.*

Les articles 4 *et* 5 *concernant les charretiers, se trouvent compris dans l'arrêté qui a été provoqué et dont mention ci-dessus. Ils restent donc dans le même cas.*

CHAPITRE VII.

DES RELAYEURS, CHARRETIERS ET DES CHEVAUX.

Ne doivent point faire attendre.

Art. 1er. Les relayeurs doivent fournir de suite les chevaux, et ne jamais faire attendre.

Ensuite d'une décision de M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics, sous la date du 5 août 1840, aucun agent ne peut livrer de bateau au passage d'un pont, qu'après s'être assuré que tous les chevaux sont sur les lieux et prêts à être billés; de manière à ce que la manœuvre puisse être faite immédiatement.

En retard peut être poursuivi.

En conséquence, tout retard occasionné par les chevaux, serait à la charge du relayeur qui pourrait dès lors être poursuivi par qui de droit.

Les chevaux ne doivent être porteurs ni de grelots ni de sonnettes.

Art. 2. Ils doivent fournir de bons chevaux et au choix du marinier, qui payant, a le droit de refuser des chevaux ayant des vices ou défauts. Ces chevaux, soit de rhun ou de

renfort, ne doivent point être porteurs de grelots ni sonnettes susceptibles d'empêcher les charretiers d'entendre les commandements qui leur sont faits.

Charretiers. Ils en sont responsables.

Art. 3. Ils doivent veiller à ce que leurs charretiers soient des hommes faits, prudents, connaissant leur service, et ne se prenant pas de vin. Ils sont responsables (les relayeurs) de leurs faits et gestes. (Art. 22, chap. 4, ord. 1672).

Les charretiers doivent être porteurs d'un livret.

Art. 4. Les charretiers devront être porteurs d'un livret dont chaque feuille sera paraphée par le Juge de paix. Ces livrets qui leur seront délivrés par le maire sur l'avis du maître relayeur et celui du chef de pont le plus rapproché de sa résidence, restera entre les mains de ce chef de pont, et servira à y enregistrer sa conduite ainsi que les mises à pied ou punitions qui lui auraient été infligées. (Voir à la note relative aux pilotes, page 66).

Leur nomination.

Art. 5. Ces charretiers ne pourront être appelés à leurs fonctions, qu'ensuite de deux certificats, l'un de moralité signé du maire de sa commune et de sa résidence, l'autre de capacité, signé d'un certain nombre de maîtres mariniers pratique, et approuvé par le chef de pont le plus rapproché de sa résidence. (Voir à la même note relative aux pilotes, page 66).

Leur mise à pied.

Art. 6. Tout charretier dans l'exercice de ses fonctions,

qui sera trouvé dans un état d'ivresse ou qui dirait des injures, ferait des menaces ou en viendrait à des voies de fait, sera puni d'une mise à pied, et poursuivi selon l'urgence du cas.

Peut être poursuivi.

Art. 7. Tout charretier dans l'exercice de ses fonctions, qui sera cause d'un retard dans le service des ponts, sera puni d'une mise à pied et pourra être poursuivi par le marinier, à cet effet.

Etant cause d'une avarie sera poursuivi.

Art. 8. Tout charretier dans l'exercice de ses fonctions, qui sera cause d'une avarie en n'ayant eu aucun égard aux signaux qui lui auraient été faits, ou en n'exécutant pas à temps le commandement prescrit par le chef ou l'agent de pilotage, sera mis à pied et poursuivi, lui et le maître relayeur auquel il appartiendrait, en dommages et intérêts. (Art. 22, chap. 4, ordonnance de 1672).

Chevaux de renfort.

Sur la Seine, au passage des ponts, on prend des chevaux de renfort aux ponts de Vernon et Poissy. Le prix est d'environ 2 fr. 25 c. à 2 fr. 50 c. la courbe.

Chevaux de rhun et distances des relais.

Quant aux prix des chevaux de rhun et aux lieux de relais, les mariniers ne relayant pas aux mêmes endroits, et pas-

sant des marchés particuliers avec les maîtres relayeurs, il n'est guère possible de calculer les distances des relais ainsi qu'indiquer le prix de la courbe.

Moyenne des chevaux de rhun.

La moyenne du nombre de chevaux de rhun (en Seine) est de huit.

CHAPITRE VIII.

DES BATEAUX A VAPEUR

PORTANT VOYAGEURS.

Quoique sur la Seine, de Sèvres jusqu'à Rouen, il n'existe plus de bateaux à vapeur portant voyageurs, depuis l'ouverture du chemin de fer de Paris sur cette ligne, on a cru devoir traiter ici cette partie, comme du temps où ils existaient, en ce que, d'abord, il est possible qu'une nouvelle entreprise de ce genre, renaisse; et qu'ensuite, presque partout, les mêmes précautions doivent exister, à cela près du changement de lieux, de signatures et de dates dans les arrêtés qui régissent ces bateaux. Nous la traiterons donc en citant les mêmes articles des arrêtés qui concernaient alors le service desdits bateaux portant voyageurs. Du reste nous renverrons à cet égard, à l'ordonnance du Roi, du 23 mai 1843, relative à ces bateaux.

Sont sous la surveillance des Inspecteurs de la navigation.

Art. 1er. Les bateaux à vapeur sont sous la surveillance des Inspecteurs de la navigation. Des vérifications doivent être faites par eux, pour s'assurer si les conditions des arrêtés et réglements sont remplis.

L'inspecteur pourra se faire représenter au moment du

départ ou de l'arrivée des bateaux, le registre de consignation qu'il visera. Il s'assurera, en outre, de la présence à bord du mécanicien et du chauffeur qui est sous ses ordres. Enfin il s'assurera si au moment du départ le bateau n'est pas surchargé de manière à faire plonger la ligne de flottaison au-dessous de la surface de l'eau. (Art. 16, arrêté de Seine et Oise, 4 août 1836, et art. 35 de l'arrêté de la Seine inférieure, 20 mai 1837).

Toute contravention devra être constatée par un procès-verbal que dressera ou fera dresser l'Inspecteur de la navigation. (Art. 18 du même arrêté).

Service affecté au bateau.

Art. 2. Nul bateau à vapeur ne pourra être affecté à un service autre que celui pour lequel il aura été autorisé, sans une autorisation spéciale et nouvelle du fonctionnaire qui lui aura délivré son permis. (Art. 4, arrêté de l'Eure, 29 mai 1840).

Visite et permis de navigation.

Art. 3. Aucun bateau à vapeur ne doit commencer son service ni recevoir de voyageurs à bord, qu'après avoir préalablement passé la visite et être muni d'un permis de navigation. Chaque bateau doit avoir son permis. (Voir page 108, procès-verbal de visite).

Ce permis doit être affiché dans la salle des passagers de chaque bateau. (Art. 2, arrêté de Seine et Oise, 4 août 1836).

Il doit y avoir aussi dans chaque bateau, un tableau indiquant : la durée moyenne des voyages tant en montant qu'en descendant, eu égard à la hauteur des eaux, le temps du

stationnement aux différents lieux d'embarquement, le nombre maximum des passagers qui peuvent être reçus, la faculté qu'ont les passagers de consigner leurs observations sur le registre prescrit par l'article 15 du même arrêté. (Art. 3 dudit arrêté.)

Doivent avoir un registre.

Art. 4. Les capitaines de bateaux à vapeur doivent avoir un registre coté et paraphé par l'autorité locale, sur lequel les passagers pourront consigner leurs observations en ce qui concerne la marche du bateau, les avaries ou accidents. (Art. 15 de l'arrêté de Seine-et-Oise, du 4 août 1836.)

Mécanicien et chauffeur.

Art. 5. Le mécanicien chargé de veiller à la machine devra représenter, à toute réquisition, l'acte constatant qu'il a été agréé par l'autorité. (Art. 4 dudit arrêté.)

Pour que le mécanicien soit toujours à portée de se rendre un compte exact de l'état de la machine, cette machine devra être munie de tous les appareils à ce nécessaires, et il y aura toujours à bord des rondelles fusibles, des manomètres et des tubes indicateurs de rechange. (Art. 8 de l'arrêté de la Seine-Inférieure, du 20 mai 1837.)

Dans le local de la machine sera affichée l'instruction de M. le Ministre de l'intérieur, du 19 mars 1824, qui prescrit des mesures de précaution dans l'emploi des machines de haute pression. (Art. 5 de l'arrêté de Seine-et-Oise, du 4 août 1836.)

Employés du bord en état d'ivresse.

Art. 6. Lorsque le capitaine, le pilote et le mécanicien

ou autre agent, seront en état d'ivresse ou tiendront une mauvaise conduite, un rapport en devra être fait par le fonctionnaire qui s'en sera aperçu, ou auquel des plaintes auraient été portées. (Art. 5, arrêté de l'Eure, du 29 mai 1840.)

Appareil moteur.

Art. 7. Aucune autre personne que l'Inspecteur de la navigation et les agents de l'autorité ne peut pénétrer dans le local de l'appareil moteur. (Art. 7 de l'arrêté de l'Eure, du 29 mai 1840.)

On devra faire arrêter cet appareil lorsqu'on aura des voyageurs à prendre ou à déposer en route. (Art. 13, arrêté de Seine-et-Oise, du 4 août 1836.)

Machine, chaudière et soupapes.

Art. 8. Une des soupapes de sûreté de chaque chaudière devra être disposée de manière à rester sans cesse visible au public. Elle sera chargée ainsi qu'il devra être dit sur le permis de navigation. La charge sera fournie par un poids unique portant une médaille en cuivre de 0m 05 de diamètre, entretenue brillante et sur laquelle sera gravé, en chiffres de 15 millimètres de longueur, le nombre indiquant en kilogrammes et hectogrammes la pesanteur dudit poids.

Toute fraude pour empêcher l'effet naturel des soupapes, telles que surcharge de poids, changement dans les proportions du bras du levier dit *romaine*, défaut de liberté dans le mouvement de cette romaine, etc., sera réprimée par la suspension du permis de navigation, sans préjudice des autres peines. (Art. 9 de l'arrêté de la Seine-Inférieure, du 20 mai 1837.)

Pression supérieure défendue.

Art. 9. Il est expressément défendu de faire fonctionner la machine sous une pression supérieure à celle indiquée dans le permis de navigation, notamment pour gagner de vitesse à l'approche d'un autre bateau. (Art. 14, arrêté de Seine-et-Oise, du 4 août 1836.)

Embarquement et débarquement.

Art. 10. Tout embarquement ou débarquement se fera au moyen d'un petit pont double, jeté du bateau sur le quai, et garni de rampes des deux côtés.

Dans le cas où un bateau occuperait déjà le quai, et où le second bateau arrivant serait obligé de se ranger le long du premier, celui-ci serait obligé de souffrir le passage des voyageurs du dernier bateau. Il s'effectuerait au moyen d'un pont jeté d'un bateau sur l'autre. L'usage de simples planches est formellement interdit. (Arrêté de la Seine-Inférieure, du 20 mai 1837, art. 24.)

Départs.

Art. 11. Les départs des différents bateaux à vapeur devront être fixés, par l'Inspecteur de la navigation, à un quart d'heure de temps au moins l'un de l'autre. Les Compagnies alterneront de manière à avoir successivement le droit de priorité. (Arrêté de Seine-et-Oise, du 21 septembre 1839, art. 7.)

Escalier au bateau.

Art. 12. Un petit escalier sera disposé sur le flanc du bateau, pour recevoir les passagers qui prendront ou quitte-

ront le bateau en rivière. (Art. 14, arrêté de l'Eure, 29 mai 1840.)

En route modérer leur marche.

Art. 13. Ils sont tenus de modérer leur marche à l'entrée, à la sortie et dans l'intérieur des ports, comme aussi à la rencontre d'un bateau de commerce chargé, ou en passant près d'un de ces bateaux qui serait en charge ou en décharge. (Art. 20 de l'arrêté de la Seine-Inférieure, du 20 mai 1837.)

En route modérer leur marche aux points d'embarquement.

Art. 14. Il leur est défendu, sous aucun prétexte, de se dépasser aux points d'embarquement ou de débarquement, et à 200^{m} en amont comme en aval des ponts. Ils devront ralentir leur marche dans les gares d'amont et d'aval des ponts et pertuis, ainsi que dans les passages étroits et sur les bas-fonds où il y aurait des bateaux en circulation. (Art. 12, arrêté de l'Eure, du 29 mai 1840.)

Nombre de passagers.

Art. 15. Ils ne peuvent admettre un nombre de passagers supérieur à celui fixé dans le permis de navigation. (Art. 6, arrêté de Seine-et-Oise, du 4 août 1836.)

Ligne de flottaison.

Art. 16. La ligne de flottaison doit être tracée sur les flancs du bateau, et ne point être submergée. (Art. 6, même arrêté.)

Fanions ou signaux de jour.

Art. 17. Lorsqu'on devra laisser des passagers en route,

le conducteur fera apparaître des fanions ou petites banderoles, en nombre égal aux batelets nécessaires au débarquement, pour avertir que des voyageurs doivent être débarqués. (Art. 11, arrêté de Seine-et-Oise, 4 août 1836.)

Fanal ou cloche de nuit ou en brume.

Art. 18. A la nuit ou au coucher du soleil, le bateau devra indiquer le sens de sa marche par un ou plusieurs fanaux qui devront rester allumés. En outre, une cloche devra constamment sonner à bord par un temps de brume ou brouillard, afin d'aviser de leur marche. (Art. 13, arrêté de l'Eure, 29 mai 1840.)

Vitesse de la marche.

Art. 19. La vitesse moyenne des bateaux à vapeur doit être de 4 lieues à l'heure en descente, et 2 3/4 à la remonte.

Deux bateaux se rencontrant dans une localité.

Art. 20. Quand deux bateaux, l'un montant et l'autre descendant, se rencontrent dans une localité pour y prendre ou laisser des voyageurs, ils restent à l'ancre jusqu'à l'entier embarquement ou débarquement des passagers. (Art. 12 de l'arrêté de Seine-et-Oise, 4 août 1836.)

Se rencontrant en route.

Art. 21. Deux bateaux venant à se croiser, le montant prendra le côté du halage et l'autre le large. (Art. 9 de l'arrêté de l'Eure, 29 mai 1840.)

Allant dans le même sens.

Art. 22. Lorsque deux bateaux naviguant dans le même

sens seront dans le cas de se dépasser, celui qui sera le premier prendra le côté du halage en descendant, et l'autre le large. Le contraire aura lieu en montant. Il leur est défendu de gêner leur marche. (Art. 10, même arrêté.)

Rencontrant un bateau de commerce halé.

Art. 23. Lorsqu'un bateau à vapeur rencontrera un bateau de commerce halé, il devra toujours laisser libre le côté du halage et ralentir le jeu de sa machine, pour prévenir les accidents de submersion et d'échouage (Art. 11, même arrêté.)

Stationnement.

Art. 24. Aucun bateau ne peut stationner du côté du chemin de halage, et surtout près des ponts. (Art. 29, réglement du 5 mars 1831.)

Les bateaux à vapeur pourront débarquer et décharger du côté du halage au crépuscule, et passer, au plus tard à l'aurore, du côté de la rive opposée, où ils devront rester jusqu'au crépuscule. Ils ne doivent, dans aucun cas, stationner devant l'embarcadère qu'au moment du départ et de l'arrivée, et seulement le temps nécessaire à l'embarquement et débarquement. (Art. 3, arrêté de Seine-et-Oise, 21 septembre 1839.)

Jouissent du droit de priorité.

Art. 25. Les bateaux à vapeur jouiront du droit de priorité aux passages des ponts et pertuis, soit en montant, soit en descendant, pourvu qu'il n'y en ait pas d'autre en manœuvre, même de commerce, et qu'ils puissent, par leurs

propres moyens et sans le secours de chevaux, venir prendre place pour passer. (Art. 41, réglement du 5 mars 1831.)

Doit suspendre son service pour les visites.

Art. 26. Tout bateau à vapeur devra suspendre son service pour que la commission de surveillance fasse les visites trimestrielles prescrites par l'ordonnance royale du 2 avril 1823, ou toute autre visite qui serait ordonnée.

Passage au pont du Pecq (Basse-Seine).

Art. 27. Il leur est interdit, ensuite d'une décision de M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics, du 6 juin 1839, de passer, entre le crépuscule et l'aurore, sous la 4e arche ou arche centrale du pont du Pecq (Basse-Seine), cette arche étant celle où s'amarrent, aux organeaux des piles, les bateaux en aval qui n'ont pu être montés entièrement à la nuit.

Batelet de bord ou canot.

Art. 28. Chaque bateau à vapeur doit avoir un canot pour porter secours au besoin. (Art. 7, arrêté de Seine-et-Oise, 4 août 1836.)

Batelets de transport.

Art. 29. Ils seront tenus d'organiser un service de batelets pour pouvoir opérer le transport des voyageurs, pour leur embarquement et débarquement pendant la traversée. (Art. 8, même arrêté.)

Art. 30. Ces batelets doivent être solidement construits et munis de tous les agrès nécessaires. On ne doit y admettre

que le nombre de passagers fixé par l'autorité locale. (Art. 9, même arrêté.)

Les conducteurs de ces bateaux doivent être mariniers et agréés par l'autorité locale et l'Inspecteur de la navigation. (Art. 10, id.)

Leur grandeur et agrès.

Art. 31. Ces batelets devront être de 8, 7 ou 6 mètres de longueur sur une largeur plus que tiercée, ayant au moins 85, 80 et 75 centimètres de bord, suivant leur classe. Il y aura, à bord de chaque batelet, trois avirons, une gaffe, et des bancs pour recevoir les passagers; ceux-ci devront rigoureusement se tenir assis. Leur nombre sera, respectivement à sa classe, de 20, 15 et 12 au maximum. Chaque batelet portera deux nos, l'un indiquant sa classe, 1, 2 et 3, et l'autre le nombre de passagers, 20, 15 et 12.

Conducteurs de ces batelets.

Art. 32. Les mariniers conduisant ces batelets seront proposés par les entrepreneurs de bateaux à vapeur et agréés par l'administration. A bord de chaque batelet de 1re classe, le marinier aura un aide. (Art. 14, arrêté de l'Eure, 29 mai 1840.)

Batelet abordant.

Art. 33. Chaque batelet, avant d'aborder, devra être amarré au bateau à vapeur, et celui-ci ne reprendra sa marche qu'après que les amarres auront été larguées, et que le batelet ne sera plus sous l'influence des vagues occasionées par le mouvement des roues. (Art. 15, même arrêté.)

BATEAUX REMORQUEURS.

Bateaux remorqueurs. Ils ont priorité.

Art. 34. Les bateaux à vapeur remorqueurs, comme ceux portant voyageurs, jouissent du droit de priorité aux passages des ponts et pertuis, soit en montant, soit en descendant, pourvu qu'il n'y en ait pas d'autre en manœuvre, auquel cas ils devront rester en gare jusqu'au parfait achèvement de la manœuvre qui aurait été commencée pour un bateau de commerce ou autre, soit montant, soit avalant. (Art. 41, réglement du 5 mars 1831).

Remorquant un ou plusieurs chalands.

Art. 35. Les bateaux à vapeur remorquant un ou plusieurs chalands, qu'ils soient accouplés ou non accouplés, sont exempts du concours des agents de pilotage pour franchir les ponts, et ils ont priorité sur les autres bateaux, à l'exception de ceux qui seraient en manœuvre, suivant l'art. 34 ci-dessus. (Décisions de M. le sous-secrétaire d'Etat des travaux publics, des 3 novembre 1841 et 16 janvier 1845.)

Passage au pont du Pecq (Basse-Seine).

Art. 36. Toutes les fois qu'un drapeau sera placé au pont du Pecq, drapeau qui indiquera que l'on est en manœuvre pour le passage d'un avalant, les bateaux à vapeur ou autres, montant, devront s'arrêter en gare jusqu'au parfait achèvement de la manœuvre. (Arrêté de Seine-et-Oise, du 17 juin 1845.)

CHAPITRE IX.

DES CHEMINS DE HALAGE.

Leur largeur.

Article premier. Les chemins de halage doivent avoir une largeur de 7 mètres 78 cent., ou 24 pieds, lorsqu'il n'y a ni haie, ni clôture ou construction.

Lorsqu'il y a haie, clôture ou construction, ils doivent avoir 9 mètres 23 centimètres, ou 30 pieds. (Art. 3, chap. 1, ordonnance 1672.)

Rive opposée.

Le contre-halage ou rive opposée doit avoir une largeur de 3 mètres 08 cent., ou 10 pieds. (Ordonnances de 1669 et 1672, confirmées par un décret impérial de 1808.)

Aucune marchandise ne peut y être déposée.

Art. 2. Les lois, ordonnances et réglements concernant la police de la navigation ainsi que son service, défendent de déposer des bois ou autres objets sur les chemins de halage. (Ordonnance de 1669, titre 27, et loi du 29 floréal an X.)

Les gardes-ports et autres agents en sont responsables.

Art. 3. Ces mêmes ordonnances, lois et réglements, or-

donnent aux gardes-ports et autres agents de s'opposer, sur leur responsabilité personnelle, à ce que l'on dépose des bois ou autres objets sur le chemin de halage, de dresser des procès-verbaux contre ceux qui en déposeraient, et de faire enlever les objets déposés, d'office et aux frais des contrevenants.

Dégradations auxdits.

Art. 4. Les agents de la navigation sont tenus de faire connaître à l'Inspecteur, qui en rendra compte, les dégradations qui pourraient survenir aux chemins de halage, soit par les glaces ou toute autre cause. (Art. 10 du réglement du 5 mars 1831.)

Débarquement.

Art. 5. Aucun débarquement de marchandises ne peut avoir lieu sur le chemin de halage, sans qu'il soit laissé du monde à bord pour parer les cordes. Les mâts doivent aussi être abattus, et, au besoin, les cheminées enlevées.

CHAPITRE X.

DES GARES.

Les gares sont des espaces de rivière désignés par M. le sous-secrétaire d'État des travaux publics, pour être destinés à mettre les bateaux à l'abri de toute espèce d'avaries, et à ce qu'ils ne soient pas eux-mêmes un obstacle à la liberté de la navigation.

Ces espaces ou lieux précèdent et suivent l'emplacement des ponts, c'est-à-dire sont situés en amont et en aval de chacun d'eux. Il existe donc deux gares, l'une en amont et l'autre en aval.

Quelques ponts ont une troisième gare, sous la dénomination de gare de transbordement; cette dernière gare est destinée aux transbordements de marchandises provenant des bateaux en surcharge, et est ordinairement établie du côté opposé au chemin de halage.

Ces gares ont plus ou moins d'étendue, selon l'urgence des services et des lieux où elles sont établies. (Voir au chapitre douzième de ce volume, concernant le personnel des agents, et l'emplacement des gares sur la Basse-Seine.)

CHAPITRE XI.

DES PROCÈS-VERBAUX ET SOMMATIONS.

Du procès-verbal.

On nomme procès-verbal tout acte par lequel des officiers publics, ou agents de l'autorité, rendent compte de ce qu'ils ont fait dans l'exercice de leurs fonctions, de ce qu'ils ont vu, de ce qui s'est passé, de ce qui a été fait ou dit en leur présence, et de ce qu'ils ont recueilli par témoignage. Ces procès-verbaux servent à constater les contraventions, et à les réprimer par les suites qui y sont données.

Le droit de dresser des procès-verbaux appartient à tout fonctionnaire auquel il a été conféré par la loi. Les jurés-compteurs, chefs de ponts et pertuis, d'écluse, de barrage, gardes-ports, gardes-ponts, gardes-ventes, etc., peuvent verbaliser.

Le premier mérite des procès-verbaux est d'être rédigés avec clarté et précision, parce qu'étant la base des procédures, il importe que la rédaction en soit faite avec tout le soin possible.

Doit être rédigé dans les 24 heures, et affirmé.

Tout procès-verbal doit être rédigé dans les vingt-quatre heures, et affirmé par le maire de la commune, lorsqu'il n'y a point de juge de paix.

Doit être enregistré dans les 4 jours suivants.

Il doit être ensuite enregistré dans les quatre jours qui suivront celui de l'affirmation.

Est valable pendant un an.

Tout procès-verbal est valable pendant un an, pour pouvoir exercer les poursuites.

Nous avons jugé utile de faire suivre ici quelques modèles de procès-verbaux pour les cas qui se présentent le plus fréquemment; les noms et demeures y sont supposés, ainsi que les lieux; ils n'auront donc qu'à être remplacés par les véritables, lorsqu'un agent en prendra la rédaction pour modèle.

Mettre en marge le nom et la demeure du contrevenant, ainsi que l'espèce de contravention.

Il sera toujours nécessaire de porter en marge, et d'une écriture très lisible : *Procès-verbal contre M.* Parage (mettre le vrai nom), *demeurant rue du..... n°.... à.....* pour entraves à.... etc. (la contravention).

Doit être fait en double expédition.

Ils devront être faits et expédiés en double, dont un en simple copie seulement. Ce dernier n'a pas besoin d'être enregistré; il portera simplement le mot *Copie.*

PROCÈS-VERBAL

POUR BOIS OU MARCHANDISES DÉPOSÉES SUR LE CHEMIN DE HALAGE.

Procès-verbal contre M. Auguste Ploquet, demeurant à Paris, rue du Cherche-Midi, n° 10.—Pour bois déposé sur le chemin de halage.

L'an mil huit cent quarante-quatre, le trois juin, à huit heures du matin, nous Jean-Marie Dauban, garde du pont de Merini, à la résidence de Montfort, canton d'Épinal, y demeurant, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions qu'il y a huit jours, en passant sur le chemin de halage, nous avons reconnu que des bois y étaient déposés de manière à entraver le service de la navigation. Nous étant adressé à un homme qui se trouvait sur les lieux, et lui ayant demandé s'il savait à qui appartenaient ces bois, il nous a répondu qu'ils étaient à M. Auguste Ploquet, demeurant à Paris, rue du Cherche-Midi, n° 10. En conséquence, nous avons fait savoir audit sieur Ploquet qu'il ait à faire retirer ses bois dans l'espace de six jours au plus, ce à quoi il a répondu qu'il y obtempérerait. Mais, ce bois n'ayant pas été enlevé malgré nos injonctions et les promesses faites, et étant sur les lieux, et nous adressant au sieur Pierre Durand, commis du sieur Ploquet, nous avons déclaré procès-verbal à ce dernier, comme étant en contravention à l'ordonnance de 1669, et à la loi du 29 floréal an X.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit.

DAUBAN.

PROCÈS-VERBAL

POUR TRÉMATAGE SANS DROIT ACQUIS.

Procès-verbal contre MM. Colart et Caron, demeurant à Pontoise, rue Caquet, 9. — Pour trématage sans droit acquis.

L'an mil huit cent quarante, le dix-sept juillet, à cinq heures de relevée, nous Marie Pardessus, chef du pont de Maisons, canton de Poissy, arrondissement de Versailles, demeurant à Sartronville, des mêmes canton et arrondissement, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions que cejourd'hui, étant occupé à porter secours à un bateau naufragé, ayant pour devise *la Bonne Hortence*, et ayant notre monde employé à maintenir aussi l'ordre pour le passage d'un grand nombre de bateaux qui se trouvaient arrêtés par suite de cet accident, on est venu nous prévenir qu'un bateau qui était arrivé après les autres, profitant de l'absence des mariniers qui aidaient au sauvetage du naufragé, venait d'en trémater sept. Nous nous sommes de suite fait mettre à terre, et nous avons reconnu que le bateau en contravention portait pour devise *l'Indépendant*, appartenant à MM. *Colart* et *Caron*, demeurant à Pontoise, rue Caquet, 9, et était conduit par le nommé Vocasson.

Ayant fait sommation au sieur Vocasson d'avoir à rendre le tour aux sept bateaux qu'il avait trématés sans droit acquis, et ce dernier s'y étant refusé, nous avons déclaré procès-verbal aux sieurs *Colart* et *Caron*, en la personne dudit Vocasson, nous adressant à lui, comme étant en contravention à l'article 38

du réglement du 5 mars 1831, en ce que, sur le vu de son laissez-passer, il n'avait 1° point acquis le droit de trématage; 2° qu'au lieu de prêter secours comme il le devait au bateau naufragé, il avait profité des soins qu'y donnaient les autres mariniers, pour trémater leurs bateaux.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit.

PARDESSUS.

PROCÈS-VERBAL

CONTRE UN BATEAU REMORQUEUR, PASSANT UN PONT PENDANT LA MANOEUVRE NON ACHEVÉE D'UN AUTRE BATEAU.

Procès-verbal contre M. Velpaux et compagnie, rue St-Nicaise, 47, à Paris. — Pour contravention à l'article 41 du réglement du 5 mars 1831.

L'an mil huit cent quarante-cinq, le vingt-deux septembre, à onze heures de la matinée, nous Amédée Pichot, chef du pont du Pecq, canton de. . . . . arrondissement de. . . . . y demeurant, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions que, nous étant rendu à bord du bateau ayant pour devise *le Bon Mois*, appartenant au sieur Bachuet, pour lui faire effectuer le passage du pont. Comme nous étions en manœuvre pour la descente dudit bateau, nous vîmes arriver le bateau à vapeur remorqueur *le Lancier*, appartenant à M. *Velpaux et compagnie*, demeurant rue St-Nicaise, 47, à Paris, conduit par le sieur Batard, pi-

lote résidant à Pose (Eure), et remorquant deux chalands. Nous nous empressâmes d'observer au sieur Batard qu'il ne pouvait continuer sa marche, qu'il aurait dû rester en gare jusqu'à l'entier achèvement de notre manœuvre, et qu'il pouvait nous occasioner des avaries. Le sieur Batard n'ayant pas tenu compte de nos observations, nous fûmes contraints de changer de manœuvre, au péril du bateau que nous conduisions, afin de lui en sauver un plus grand. Nous jetâmes une ancre à l'eau, et ne pûmes qu'avec les plus grandes difficultés sauver le bateau qui devait couler bas, et qui n'a échappé au péril que d'une manière incompréhensible.

Nous avons, en conséquence, déclaré procès-verbal au sieur Velpaux et compagnie, nous adressant à la personne du sieur Batard, comme étant en contravention à l'article 41 du réglement du 5 mars 1831.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit.

PICHOT.

PROCÈS-VERBAL

POUR TRANSBORDEMENT DE MARCHANDISES DU COTÉ DU HALAGE.

Procès-verbal contre M. Alphonse Debray, demeurant à Chauny (Oise). — Pour transbordement du côté du halage.

L'an mil huit cent quarante, le quinze juin, à six heures de relevée, nous Jean Donadieu, garde au pont de Cou-

flans, canton de Poissy, arrondissement de Versailles, y demeurant, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions que cejourd'hui, à dix heures du matin, est arrivé à Conflans, au confluent de l'Oise et de la Seine, un bateau ayant pour devise *l'Adèle*, appartenant au sieur *Alphonse Debray*, maître marinier demeurant à Channy (Oise), conduit par un contre-maître que nous ne connaissons que sous le nom de Benoist; lequel bateau, accompagné d'une allège, s'est placé le long du chemin de halage, rive droite de la Seine, et a transbordé, malgré nos défenses expresses et l'ordre de passer à la gare du transbordement, les marchandises de son allège dans son bateau, ce qui a duré jusqu'à cinq heures du soir.

Ce bateau ayant monté le pont à cinq heures trois quarts de relevée, sans laissez-passer, nous avons prévenu le sieur Martinot, charretier, qu'il eût à engager le marinier à venir prendre le laissez-passer. Celui-ci nous a fait réponse que le contre-maître n'était pas au bateau, qu'il était à terre, et qu'il viendrait plus tard. En conséquence de cette réponse, nous avons déclaré au sieur Debray, en parlant au sieur Martinot, son charretier, qu'ayant contrevenu à l'article 3 de l'arrêté du ministre de l'intérieur, du 5 mars 1831, en s'arrêtant et transbordant le long du chemin de halage, en entravant la voie navigable avec ses ancres, cordes et bateaux, et en refusant de placer ces derniers à la gare de transbordement fixée par l'article 2 de l'arrêté du ministre des travaux publics, du 28 mars 1836, nous lui déclarions procès-verbal, pour raison desdites contraventions.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit. DONADIEU.

PROCÈS—VERBAL

POUR BATEAU LAISSÉ A FOND.

Procès-verbal contre M. Antoine Debrosse, rue de Cléry, 27, à Paris. — Pour bateau laissé à fond.

L'an mil huit cent quarante-cinq, le dix-neuf août, à onze heures de la matinée, nous Pierre Murilo garde du du pont de Neuilly, canton de..... arrondissement de..... y demeurant, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions qu'il y a dix jours, en passant le long de la berge, rive droite, à environ huit cents mètres en amont dudit pont, nous avons trouvé un bateau portant pour devise *le St-Edme*, lequel bateau était vide et abandonné à fond d'eau, et seulement à découvert d'environ quinze centimètres.

Nous étant informé à des pêcheurs à qui appartenait ledit bateau, ils nous ont répondu que son propriétaire se nommait *Antoine Debrosse*, et demeurait à Paris, rue de Cléry, 27, et que, depuis quelque temps, le bateau paraissait abandonné.

En conséquence, nous avons écrit au sieur Debrosse, en l'invitant à vouloir bien, sous huitaine, faire relever ledit bateau et à en débarrasser la rivière. Le sieur Debrosse ne nous ayant point répondu, et n'ayant point eu égard à notre invitation, nous lui avons déclaré procès-verbal, en lui en donnant connaissance par lettre, comme étant en contravention à l'article 10 du chapitre 1er de l'ordonnance de 1672.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit.

MURILO.

PROCÈS-VERBAL

POUR LE PASSAGE D'UN PONT SANS LE CONCOURS DES AGENTS.

Procès-verbal contre M. Delsouche, demeurant à Compiègne (Oise). — Pour passage d'un pont sans le concours de l'agent.

L'an mil huit cent quarante-trois, le vingt-sept avril, à deux heures de relevée, nous Claude Dubuisson, chef du pont d'Asnières, canton de..... arrondissement de..... y demeurant, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions qu'étant à bord du bateau *l'Équinoxe*, chargé de charbon de terre, appartenant au sieur Labouret, pour opérer son montage, et étant arrivé presqu'à la fin de la gare d'amont, nous avons vu un autre bateau qui avait profité de notre présence à bord du premier, pour opérer le montage du sien sans notre concours.

En conséquence, nous étant rendu à son bord, nous avons reconnu que ce bateau portait pour devise *le Conquérant*, chargé de diverses marchandises, et appartenant au sieur *Delsouche*, maître marinier demeurant à Compiègne (Oise); qu'il était conduit par un contre-maître du nom de *Salpin*. Nous étant adressé au sieur Salpin, et lui ayant demandé pourquoi il s'était mis d'amont sans notre concours et contrairement à l'ordonnance, il nous a répondu qu'il se f..... de nous, qu'il n'en avait pas besoin, que nous n'étions qu'un tas de vauriens, et que si nous lui faisions un procès-verbal, il se le f..... au c....

En conséquence de ce, et nous adressant à la personne du

sieur Salpin, nous avons déclaré procès-verbal au sieur Delsouche, pour contravention à l'article 2 du chapitre 4 de l'ordonnance de 1672.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit.

DUBUISSON.

PROCÈS-VERBAL

POUR CONSTATER UN NAUFRAGE, NAVIGATION NON INTERROMPUE.

Procès-verbal de naufrage, pour ordre ainsi que la conservation des droits du sieur Claude Maret, marinier demeurant à Saint-Ghislain (Belgique).

L'an mil huit cent quarante, le six juin, à neuf heures du matin, nous Jean Donadieu, garde au pont de Conflans, canton de Poissy, arrondissement de Versailles, y demeurant, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions que cejourd'hui, ayant eu connaissance qu'hier soir, à huit heures, un bateau avait coulé bas dans la rivière de Seine, en amont de la trémate de Conflans, au lieudit le Clos de Rome, nous nous sommes transporté de suite sur les lieux, afin d'assurer le service de la navigation et constater les causes du sinistre.

Étant à bord dudit bateau, nous avons reconnu qu'il avait pour devise *la Bonne Aurore*, et appartenait au sieur *Claude Maret*, marinier demeurant à Saint-Ghislain (Belgique), et était chargé de charbon de terre, venant de..... allant à..... qu'il avait échoué sur des pierres qui lui avaient occa-

sioné une forte voie d'eau qui l'avait immédiatement fait couler bas, sans qu'on ait pu lui porter aucun secours.

Ce bateau n'est pas submergé; il a environ vingt centimètres de bord d'un côté et seize de l'autre. Quoiqu'il n'interrompe pas la navigation, et que le passage soit libre pour les montants et avalants, nous avons donné l'ordre au sieur Maret d'avoir à abattre son mât et retirer sa cheminée, afin de faciliter le parage des cordes, pour lequel il devra laisser du monde à bord, ce qui a été fait à l'instant même par ledit sieur, auquel nous avons encore fait sommation verbale d'avoir à faire relever le bateau dans le délai le plus court possible.

Voulant, de plus, nous assurer des causes de l'accident et les constater, nous avons pris des renseignements auprès des personnes qui nous ont été indiquées comme en ayant été témoins.

Le sieur Maret ainsi que le sieur Trachon, son pilote, nous ont déclaré que le sinistre ne provenait pas de leur fait; qu'en sortant de la trémate, le bateau, par suite d'un coup de vent, avait pris une mauvaise pente, et que, malgré tous leurs efforts, il était venu trop près de terre, sur des pierres qui l'avaient fait couler bas en quelques minutes, à la suite d'une forte voie d'eau; qu'ils n'avaient même pas eu le temps de sauver leurs effets qui étaient à bord.

Ces faits nous ont été confirmés par le sieur Alphonse Taciturne, marinier demeurant à Lille, lequel suivait de très près le bateau du sieur Maret; par le sieur Joseph Dubrouillon, son pilote, demeurant à Ham, et par le sieur Denis Godiat, marinier demeurant à Conflans.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le pré-

sent, pour ordre ainsi que la conservation des droits du marinier, et pour servir et valoir ce que de droit.

DONADIEU.

PROCÈS-VERBAL

D'UN NAUFRAGE AVEC NAVIGATION INTERROMPUE.

Procès-verbal contre M. Lefemur (Pierre), maître marinier demeurant à Pose. — Pour bateau coulé bas par négligence, interceptant la voie navigable, avec refus de le relever.

L'an mil huit cent trente-neuf, le neuf septembre, à sept heures de relevée, nous Victor-Alphonse de Neusac, Inspecteur particulier de la navigation de la Basse-Seine, résidant à Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise), commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions que cejourd'hui, vers une heure de relevée, se sont présentés dans mon bureau, 1° le sieur Auguste Tessonnier, maître marinier demeurant à..... conduisant un bateau ayant pour devise *la Jeune Hermance;* 2° le sieur Amable Granger, demeurant à..... contre-maître à bord d'un autre bateau ayant pour devise *la Jolie Caroline*, appartenant à M. Saint-Vincent, maître marinier demeurant à.....; lesquels nous ont déclaré que la voie navigable était interceptée depuis une heure et demie à l'endroit dit la Trémate d'Herblay, par un bateau ayant pour devise *la Prudente*, appartenant au sieur *Lefemur* (*Pierre*), maître

marinier demeurant à..... ; que ce marinier ayant tiré trop hors, et ayant fait une mauvaise manœuvre, avait mis son bateau à sec sur le sable de la trémate, et avait cassé son trait ; que le sieur Lefemur ne faisant aucune manœuvre pour remettre le bateau à flot, et n'ayant pas les chevaux nécessaires à cet effet, ils nous requéraient de leur faire livrer passage.

Nous étant transporté sur les lieux, nous avons trouvé sur la berge ledit sieur Lefemur, et l'avons invité à agir immédiatement pour débarrasser la voie navigable, et livrer passage aux bateaux sus-nommés, ainsi qu'à un autre les suivant, ayant pour devise *l'Eugénie*, appartenant au sieur Legendre, maître marinier demeurant à..... et aussi à un avalant ayant pour devise *le Courant*, appartenant à M. Barot, du Havre, et conduit par le sieur Mérel, contre-maître, observant au sieur Lefemur, qu'une fois qu'il aurait retiré l'ancre qu'il avait mise dans la voie navigable, et qui interceptait le passage, les bateaux pourraient passer, et qu'il pourrait ensuite, sans être gêné, faire les manœuvres nécessaires pour remettre le sien à flot, tandis qu'au contraire, s'il persistait à ne point agir, il resterait responsable des retards qu'il aurait occasionés.

Le sieur Lefemur nous a fait réponse que les mariniers plaignants lui ayant refusé leurs secours, et les chevaux de leurs bateaux pour remettre le sien à flot, il ne voulait pas les laisser passer ; qu'il avait mis une ancre dans la voie navigable, et que s'ils voulaient aller outre malgré lui, ils s'exposeraient à des avaries.

Pour mettre fin aux discussions qui se sont élevées entre les mariniers, et rétablir le plus promptement possible la

circulation des bateaux, nous avons engagé les sieurs Tessonnier et Granger à prêter leurs chevaux au sieur Lefemur. Ils nous ont répondu que leurs charretiers ayant refusé de les donner, ils ne pouvaient les y contraindre; qu'au surplus, le bateau du sieur Lefemur n'étant pas en péril, puisqu'il n'était qu'à sec sur le sable, ils ne devaient aucune complaisance à ce marinier, qui n'avait fait que bricoler dans toute la route, et leur avait fait perdre une journée ; que le jour d'hier, ce Lefemur avait des vins pour Poissy, et que, pour retenir leurs bateaux derrière le sien, il avait monté le pont sans décharger ses marchandises, et qu'il était allé, jusque d'amont Carrières-sous-Poissy, placer son bateau dans le passage, de manière à intercepter totalement la voie navigable ; que là il avait chargé sa flotte, l'avait envoyée à Poissy et fait revenir à bord ; que ces manœuvres et opération avaient forcé l'un d'eux, le sieur Tessonnier, à coucher d'amont le pont de Poissy, tandis qu'il aurait pu venir coucher au pont de Conflans, ce qui lui avait fait perdre une demi-journée, et ce qu'il pourrait facilement prouver par témoins.

N'ayant pu concilier ces mariniers, nous avons de nouveau sommé le sieur Lefemur d'avoir à retirer son ancre et ses cordes qui interceptaient la voie navigable, et de laisser passer les bateaux, ce qui pouvait sans inconvénient se faire pour tous. Le sieur Lefemur ayant persisté dans son refus, nous lui avons déclaré qu'étant en contravention aux articles 29 et 33 de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, concernant la navigation, en date du 5 mars 1831, nous lui dressions procès-verbal pour raison d'icelles.

A trois heures de relevée, le sieur Lefemur, avec les seuls

chevaux de son relai, est parvenu à remettre son bateau à flot, et a continué sa route; il est parti à trois heures et quart. La navigation a été interrompue pour quatre bateaux, dont trois montants et un avalant, depuis onze heures et demie jusqu'à trois heures et quart.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit.

De Neusac.

AUTRE PROCÈS-VERBAL

DE NAUFRAGE, VOIE NAVIGABLE INTERCEPTÉE.

Procès-verbal d'ordre pour constater un naufrage interceptant la voie navigable.

L'an mil huit cent quarante-cinq, le vingt-quatre juillet, à quatre heures de relevée, nous Joseph-Hector Beaulieu, Inspecteur de la navigation intérieure de la Basse-Seine, en résidence à Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise), y demeurant, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions que cejourd'hui, à dix heures du matin, s'est présenté à notre bureau le sieur Piron (Jacques), maître marinier demeurant à..... conduisant le bateau ayant pour devise *l'Averse*, chargé de charbon de terre, lequel nous a déclaré que la voie navigable étant interceptée entre les ponts d'Argenteuil et de Bezons, il venait nous requérir pour faire débarrasser au plutôt la rivière, afin que son passage, ainsi que celui de plusieurs autres bateaux arrêtés en cet endroit, pussent s'effectuer.

Nous étant transporté sur les lieux, nous nous sommes assuré que le bateau, ayant pour devise *l'Hirondelle*, conduit par le sieur *Leborgne*, contre-maître demeurant à..... appartenant au sieur Lapiz, demeurant à Rouen, quai de la Douane, 9, chargé de vins et denrées, venant de Rouen, en destination pour Paris, était coulé bas ledit jour vingt-quatre juillet, à huit heures de la matinée, à environ huit cents mètres en aval du pont d'Argenteuil; que ledit bateau n'était pas entièrement submergé, laissant à découvert environ douze centimètres de bord d'un côté et neuf de l'autre, et qu'il interceptait la voie navigable.

Ayant voulu d'abord nous assurer des causes de ce sinistre, nous avons interrogé, 1° le sieur Leborgne, lequel nous a dit que le bateau, malgré tous ses efforts, s'étant un peu écarté du chenal, avait donné sur une pierre qui l'avait fait tourner sur lui-même, et qu'une forte voie d'eau s'étant à l'instant déclarée par suite du choc, il avait coulé bas sans qu'on ait eu le temps d'y porter secours;

2° Le sieur Piron, dont mention ci-dessus, et qui suivait le bateau naufragé, lequel nous a confirmé la déposition du sieur Leborgne, ajoutant qu'effectivement à cet endroit, il existait une pierre à fond d'eau, dont l'extraction avait été demandée plusieurs fois à qui de droit;

3° Le sieur Pinot, marinier demeurant à ..... et conduisant le bateau ayant pour devise *le Phénix*, appartenant au sieur Desmarets, du Havre; ainsi que le sieur Tinel, autre marinier demeurant à ..... conduisant le bateau *le Plat-Bord*, appartenant au sieur Quidant, de Rouen, lesquels sieurs Pinot et Tinel nous ont également confirmé le dire du sieur Leborgne.

En conséquence de ce, voulant commencer par assurer le plus activement possible la liberté de la navigation, nous avons envoyé chercher de suite les chefs des ponts d'Argenteuil et de Bezons, ainsi que les hommes dont ils pourraient disposer, et nous avons engagé les mariniers dénommés plus haut à mettre leurs chevaux et leur monde à la disposition du sieur Leborgne, auquel nous avons donné l'ordre de faire alléger de suite son bateau dans une flette et faire jouer les pompes, afin de pouvoir lui rendre sa position directe et l'amener hors du chenal et le plus près possible de la berge, pour débarrasser la voie navigable; ce qui fut fait. Après trois heures de travail, le bateau ayant été suffisamment allégé, on parvint à le relever assez pour qu'à l'aide des hommes et des chevaux on pût changer sa direction et l'amener près de la terre, où il s'est échoué du côté du halage. On a abaissé le mât, enlevé la cheminée, et des hommes resteront constamment à bord pour le parage des cordes.

Les bateaux arrêtés ont ensuite pu reprendre leur route à trois heures de relevée, suivant leur tour d'arrivée, ce qu'ils ont fait après un retard de sept heures.

Nous n'avons pas voulu quitter les lieux sans nous assurer que toutes les mesures étaient prises pour continuer activement le sauvetage du bateau naufragé, auquel on travaillait toujours avec ardeur en retirant les tonnes et les roulant à terre, et ayant soin de laisser le passage libre pour les chevaux de halage.

Nous avons en outre donné l'ordre aux chefs des ponts d'Argenteuil et de Bezons de veiller attentivement aux opérations de ce sauvetage, en s'y rendant aussi fréquemment que leur permettrait leur service, et de nous en rendre compte.

*

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit.

BEAULIEU.

PROCÈS-VERBAL

POUR NAUFRAGE AVEC NAVIGATION ARRÊTÉE, ET ENLÈVEMENT D'OFFICE DU BATEAU NAUFRAGÉ.

Procès-verbal de naufrage; navigation arrêtée; faire enlever d'office le bateau.

L'an mil huit cent quarante-cinq, le vingt-sept février, à quatre heures et demie de relevée, nous Pierre-Marie Tudort, garde du pont de Conflans-Sainte-Honorine, y demeurant, canton de Poissy, arrondissement de Versailles, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions que dans la nuit du huit au neuf de ce mois, un bateau ayant pour devise *le Jura*, appartenant au sieur *Quimperlé*, marinier demeurant à Lille (Nord), a coulé bas sur le terroir d'Herblay, en amont de Conflans, au lieudit la Bosse d'Oblin; qu'il résulte des renseignements par nous pris, et même de la déclaration faite par le sieur Quimperlé (Jacques), devant M. le Maire de la commune d'Herblay, le neuf dudit mois de février, que cet accident est arrivé parce qu'il n'y avait personne à bord dudit bateau pendant la nuit du huit au neuf de ce mois; que le bateau ayant fait de l'eau par suite du dégel, il avait coulé à fond sans qu'on s'en aperçût et sans qu'il fût possible d'y porter les secours nécessaires en pareil cas.

N'ayant pu rencontrer le sieur *Quimperlé*, qui était parti

pour Paris avec deux autres bateaux, immédiatement après l'accident dont il s'agit, et ayant appris que le bateau naufragé était assuré à la société du Saint-Jacques, dont le siége est à Valenciennes, nous avons écrit au sieur Jean-Baptiste Clarisson, receveur de ladite société, demeurant audit Valenciennes, pour lui donner connaissance de cet accident et l'inviter à se transporter sur les lieux, à l'effet de faire relever de suite ledit bateau et rendre libre la voie navigable.

Cejourd'hui, heure de midi, se sont présentés, 1° le sieur Clarisson sus-nommé ; 2° le sieur Jean Bruyart, marinier demeurant à St-Ghislain (Belgique); 3° le sieur François Tirlot, marinier demeurant à Condé, (Nord), ces deux derniers en qualité de membres de ladite société, lesquels nous ont déclaré que, pour obtempérer à notre invitation, ils allaient se transporter à la Bosse d'Oblin, à l'effet de connaître les causes du sinistre, et ensuite prendre telle décision qu'ils croiraient utile et nécessaire dans l'intérêt de leur société.

A quatre heures de relevée, les sus-nommés se sont de nouveau présentés à notre bureau ; ils nous ont déclaré qu'après examen dudit bateau, et renseignements pris auprès de diverses personnes, notamment auprès du sieur Jacques Breton, garçon de bateau au service du sieur Quimperlé, ils pensaient que leur société ne pouvait être responsable de ce sinistre et le garantir, attendu qu'il était arrivé par suite de la négligence du sieur Quimperlé, qui avait abandonné son bateau pendant la nuit du huit au neuf février, sans gardien à bord, ce qui était d'autant plus condamnable qu'il faisait un temps de dégel, que le bateau n'avait pas de bastingues conformément à l'usage, que ceux qui y avaient

été placés n'y étaient pas à demeure avec des clous, qu'ils n'avaient que douze mètres environ de long au lieu de vingt-cinq qu'ils devaient avoir, et que ces bastingues insuffisants n'étaient que maintenus par des cotterets qui appuyaient dessus ; qu'en conséquence, ils pensaient que leur société ne pouvait être responsable de cet accident, qu'ils ne voulaient et n'entendaient en aucune manière être responsables et se charger du sauvetage du bateau.

Attendu cette réponse contenant refus de procéder au sauvetage dudit bateau, nous avons déclaré aux sieurs susnommés, en leur dite qualité et encore comme représentant le sieur Quimperlé absent, que ne pouvant plus longtemps tolérer un bateau au fond de l'eau sans compromettre le service de la navigation, et exposer les bateaux montants et avalants à des accidents, nous leur ferions sommation d'avoir à faire enlever ledit bateau dans le plus bref délai, sinon, et que faute de le faire, nous serions dans la nécessité de nous pourvoir devant l'autorité supérieure pour faire opérer ledit sauvetage d'office aux frais, risques et périls de qui il appartiendrait ; ce à quoi ils nous ont répondu que, ne se considérant pas comme responsables, ils ne s'opposaient pas à ce qu'il fût fait ce qui était nécessaire.

De tout ce que dessus, nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit, en ayant donné copie aux susnommés sur leur réquisition. Ils ont signé avec nous après lecture.

TUDORT.

NOTA. *Voir au mot Sommation.*

PROCÈS-VERBAL

DE SONDAGE POUR UNE PASSE.

OBJET.

NAVIGATION DE LA SEINE.

PONT DE VERNON.

NOUVELLE PASSE POUR L'ARCHE CENTRALE.

Procès-verbal de reconnaissance de cette passe par des sondages.

L'an mil huit cent trente-neuf, le vingt-quatre juin, à dix heures du matin, nous soussignés Inspecteur particulier de la navigation de la Basse-Seine, en résidence à Saint-Germain-en-Laye (Seine-et-Oise), et chef du pont de Vernon, en résidence en ladite ville, avons procédé, en exécution de l'ordre qui nous en a été donné le deux février dernier, par Monsieur le sous-secrétaire d'État des travaux publics, à la reconnaissance, *par des sondages*, de la nouvelle passe navigable qui a été ouverte en Seine sous l'arche centrale du pont de Vernon.

Monsieur conducteur des ponts et chaussées à Vernon, a assisté à nos opérations.

La hauteur des eaux de la Seine, à l'échelle hydraulique

du pont de Vernon, était de *un mètre trente-quatre centimètres.*

Nous avons sondé en Seine, en amont de l'arche centrale, et avons reconnu :

A droite et près de la pile en amont, une hauteur d'eau de un mètre dix centimètres, un mètre vingt centimètres, et un mètre cinquante centimètres;

Au centre, en amont de l'arche, une hauteur d'eau de deux mètres soixante dix centimètres ;

A gauche de la pile, une hauteur d'eau de un mètre quarante-cinq centimètres, et un mètre soixante centimètres.

Sous l'arche centrale:

A droite, un mètre trente centimètres près de la pile;

Au centre, un mètre trente centimètres, un mètre quarante-cinq centimètres, un mètre cinquante centimètres, un mètre soixante centimètres et un mètre soixante-dix centimètres;

A gauche près de la pile, un mètre trente centimètres.

Dans le canal ou chenal d'aval:

A droite, à trente mètres environ de la fin du canal, un mètre dix centimètres, et un mètre quinze centimètres, près des talus en maçonnerie;

Au centre du canal, une hauteur d'eau de un mètre quarante centimètres, un mètre trente centimètres, un mètre quarante centimètres, et un mètre cinquante centimètres;

A gauche à l'aval, à trente mètres environ de la fin du canal, une hauteur d'eau de un mètre dix centimètres et un mètre quinze centimètres.

Il résulte de nos opérations que, en certains endroits du fleuve, sous l'arche centrale du pont de Vernon, ainsi que

dans le chenal ou canal de la nouvelle passe en aval, *il existe en moins* une hauteur d'eau de quatorze, dix-neuf et vingt-quatre centimètres, et qu'il serait nécessaire, dans l'intérêt général du commerce et des navigateurs, d'interdire aux bateaux chargés la fréquentation de la nouvelle passe sous l'arche centrale du pont de Vernon.

Quant aux bateaux à vapeur portant voyageurs et leurs bagages, comme leur tirant d'eau dépasse rarement quatre-vingt-dix-sept centimètres, ou trois pieds, l'autorité compétente pourrait leur accorder la fréquentation de la nouvelle passe, toutes les fois que l'échelle hydraulique du pont de Vernon indiquera une hauteur d'eau en Seine de *un mètre trente centimètres*, ou quatre pieds; mais à la condition expresse que le tirant d'eau de ces bateaux, en effectif, n'excédera point alors quatre-vingt-dix centimètres.

Nous devons faire d'ailleurs l'observation très importante que, malgré tous les soins et l'exactitude que nous avons mis à faire nos opérations de sondages dans des lieux où les courants sont très rapides, il est possible que des pierres, enrochements ou pieux, aient échappé à nos recherches.

De tout quoi nous avons fait et rédigé le présent pour servir et valoir au besoin. Signé,

PROCÈS-VERBAL

CONSTATANT LA VISITE D'UN BATEAU A VAPEUR.

Visite faite et provoquée par lettre de M. le Préfet. — Une seule machine ayant force de 25 chevaux. — Basse pression.

L'an mil huit cent quarante, le vingt-deux mai, à deux heures de relevée, la commission de surveillance des bateaux à vapeur s'est réunie, à l'effet de visiter le bateau à vapeur le (dénomination du bateau).

Cette visite a été provoquée par la lettre de M. le Préfet de Seine-et-Oise, en date du 1840, dans laquelle il informe M. B. que M. D..... demande à être autorisé à remettre en navigation le bateau ci-dessus dénommé, et le charge de convoquer la commission.

En conséquence, se sont trouvés réunis à la gare St-Ouen, lieu où stationnait ledit bateau, savoir :

M. B..... Inspecteur de la navigation de la Basse-Seine;

M.M.....membre de la commission;

M. D..... autre membre de la commission.

M. G..... autre membre, ayant fait savoir qu'il était empêché, M. B..... a informé MM. les membres de la commission de l'objet de la réunion. La commission a ensuite constaté ce qui suit.

BATEAU A VAPEUR LE (*dénomination du bateau*).

La disposition du foyer ne peut donner lieu à aucun accident.

Les pompes alimentaires suffisent à l'alimentation des chaudières. Il y a une pompe à main.

La machine a une force de 25 chevaux (vingt-cinq).

La machine a été éprouvée pour six atmosphères.

Les chaudières sont cylindriques.

Les chaudières sont munies d'un manomètre à branches fermées qui est brisé, mais que M. D. doit remplacer avant de commencer le service.

Les chaudières sont munies d'un système de quatre robinets plains, de niveau au-dessus et au-dessous de la ligne d'eau.

Les chaudières sont munies de six soupapes de sûreté, dont deux sont sous clefs ; chaque soupape a un diamètre de 0m 06 centimètres. Le rapport des bras du levier est de 1/9. Le poids appliqué à l'extrémité du levier est de quinze kilogrammes.

Les chaudières sont munies de trois rondelles fusibles, portant le n° 170, et de trois autres portant le n° 180. Il y a trois rondelles de rechange.

La machine est en bon état et fonctionne convenablement.

Il n'y a point de manomètre de rechange, ni de tableau ; M. D. a promis de les faire apporter avant de commencer le service.

D'après ce qui précède, la commission émet qu'il y a lieu de la part de M. le Préfet, d'accorder à M. D. la navigation par lui sollicitée. Estime en outre, qu'il convient que, à la reprise du service, un membre de la commission soit désigné à l'effet de vérifier :

1° Si un manomètre a été replacé sur le bateau, pour remplacer celui brisé.

2° S'il a été apporté à bord des manomètres de rechange.

3° Si un tableau indiquant la durée des voyages, etc, a été exposé dans la salle des voyageurs.

4° Si un registre coté et paraphé a été mis à bord.

De tout ce que dessus a été fait et rédigé le présent, et ont signé après lecture faite.

AUTRE PROCÈS-VERBAL

CONSTATANT LA VISITE D'UN BATEAU A VAPEUR.

Visite faite suivant les prescriptions de l'ordonnance royale du 2 avril 1823. — Deux machines à basse pression ayant chacune la force de 35 chevaux, force totale de 70 chevaux.

L'an mil huit cent quarante-un, le douze juillet, à une heure de relevée, la commission de surveillance des bateaux à vapeur s'est réunie à l'effet de visiter le bateau à vapeur l'Etoi, n° 2.

Cette visite a été faite suivant les prescriptions de l'ordonnance royale du 2 avril 1823.

Etaient réunis sur les lieux :

M. B. Inspecteur de la navigation, et MM.
G. M. et D. membres de la commission.

La commission a constaté ce qui suit :

Les machines sont à basse pression.

La force de chaque machine est de trente-cinq chevaux, ce qui donne pour les deux machines une force totale de soixante-dix chevaux.

La disposition du foyer ne peut donner lieu à aucun accident.

Les pompes alimentaires suffisent à l'alimentation des chaudières. Il y a une pompe à main.

Les chaudières sont cylindriques ; il y en a quatre ; elles sont munies d'un système de huit robinets placés suivant deux plans horizontaux au-dessus et au-dessous du niveau de l'eau.

Les chaudières sont munies de quatre soupapes de sûreté en vue du public, mais aucune n'est sous clef. Le diamètre de chaque soupape est de cent quatorze millimètres (11 centimètres 04 millimètres). Les deux bras du levier sont de cent-vingt-cinq et de quatre cent quatre-vingt-cinq millimètres, (12 centimètres 05 millimètres et 48 centimètres 05 millimètres).

Le poids est de quinze kilogrammes.

Les chaudières ne portent point de rondelles fusibles, elles sont munies d'un manomètre à air libre.

La machine est en bon état.

Il y a à bord, un registre coté et paraphé, un tableau indiquant la durée moyenne des voyages, six rondelles et un manomètre de rechange. L'instruction de M. le ministre de l'intérieur, du 19 mars 1824, est affichée dans le local de la machine.

La ligne de flottaison est tracée sur les flancs du bateau.

et il y a encore à bord, un canot de sauvetage et une cloche.

De tout ce que dessus a été fait et rédigé le présent, et ont signé après lecture faite.

AUTRE PROCÈS-VERBAL

CONSTATANT LA VISITE D'UN BATEAU A VAPEUR.

Visite conformément aux prescriptions de l'ordonnance royale du 2 avril 1823. — Deux machines haute pression.

L'an mil huit cent quarante-deux, le douze juillet, à onze heures de la matinée, la commission de surveillance des bateaux à vapeur, s'est réunie à l'effet de visiter le bateau à vapeur la Dor, n° 2.

Cette visite a été faite conformément aux prescriptions de l'ordonnance royale du 2 avril 1823.

Étaient réunis sur les lieux :

M. B. Inspecteur de la navigation, ainsi que MM. G. M. D. et B. membres de la commission.

La commission a constaté ce qui suit :

Les machines, au nombre de deux, sont à haute pression. Elles marchent à six atmosphères, elles sont oscillantes. Les dispositions du foyer ne peuvent donner lieu à aucun accident. Les pompes alimentaires suffisent à l'alimentation des chaudières.

La force de chaque machine est de vingt chevaux, ce qui fait une force totale de quarante chevaux.

Les chaudières sont munies d'un système de quatre robinets placés au niveau de l'eau. Il y a quatre flotteurs.

Il y a cinq soupapes de sûreté dont l'une est sous clef. Le diamètre de chaque soupape est de cinq centimètres.

Les deux bras du levier sont de cinquante-trois, et de cinq cent quarante-trois millimètres. Le poids est de douze kilogrammes deux cents millièmes.

Les rondelles fusibles, au nombre de portent le n° 187.

La surface en contact avec la vapeur est parfaitement nette.

Il y a deux manomètres à branches fermées, trois verres de rechange ainsi que des rondelles.

La machine est en bon état.

La Commission n'a pas trouvé de registre, et les ordonnances ne sont pas affichées. Le capitaine est absent.

De tout ce que dessus a été fait et rédigé le présent, et ont signé après lecture faite

PROCÈS-VERBAL

POUR INJURES, MENACES ET VOIES DE FAIT.

Procès-verbal contre le sieur Rapel (Jean), pilote demeurant à Soissons — pour injures et menaces.

L'an mil huit cent quarante-quatre, le six juin, à midi, nous Jean-Baptiste Bressol, chef du pont d'Arcole, à la résidence de canton de y demeurant, commissionné et assermenté suivant la loi,

Certifions qu'aujourd'hui sur les onze heures, étant dans l'exercice de nos fonctions à bord du bateau l'*Argile*, appartenant au sieur Epinay, de Soissons, et donnant des ordres au sieur Rapel (Jean) demeurant aussi à Soissons, pilote dudit bateau, pour qu'il ait à aider les agents de pilotage afin d'effectuer le montage du pont, suivant qu'il est dit sur le réglement du 5 mars 1831 « que les hommes d'équipage seront tenus d'effectuer les manœuvres conjointement avec les aides de pont » Il nous répondit qu'il se f..... de nous, que nous étions payé pour travailler, qu'au surplus il voulait bien le faire, mais que nous n'étions qu'un goujat, un malotru, et un feignant qu'il ferait danser à terre à la première occasion, avec un bout de chabiot : en disant ces mots il nous montra le poing en renouvelant ses injures et menaces pour lesquelles nous lui avons dé-

claré le présent procès-verbal qu'il nous a promis s'en servir pour allumer sa pipe ou t..... son c...

De tout ce que dessus nous avons fait et rédigé le présent pour valoir ce que de droit.

BRESSOL.

PROCÈS-VERBAL

POUR CONSTATER L'ÉTAT DES CHEMINS DE HALAGE.

NAVIGATION DE LA SEINE.

DÉPARTEMENT D

Etat des chemins de halage

entre le pont de et le pont de

L'Ingénieur des ponts-et-chaussées de l'arrondissement de et l'Inspecteur de la navigation de le premier en résidence à et le second à s'étant concertés pour reconnaître l'état dans lequel se trouvent les chemins de halage de la Seine, situés dans le département de entre

les ponts de ont procédé à cette opération, les 18-19-20-21 et 22 mars dernier.

Le résultat de leurs observations se trouve consigné ci-dessous.

La reconnaissance des chemins de halage a été faite en descendant le cours de la rivière de Seine, et les observations se trouvent présentées dans l'ordre suivant.

Entre le pont de et le chemin est en bon état.

L'Ile dite sur laquelle s'exerce le halage pour le montage des bateaux, réclame diverses améliorations.

Les moulinets ou treuils de halage posés remplissent parfaitement l'objet de leur destination.

L'Inspecteur de la navigation a demandé qu'il fut placé trois nouveaux treuils en fonte en remplacement de ceux en bois qui ne peuvent plus fonctionner. L'un serait placé le second et le troisième

Entre et le chemin est en bon état.

Le long du bras de il importe d'ordonner l'élagage des haies qui s'étendent trop sur le chemin.

Le chemin a été emporté par les glaces, en deux points différents séparés par un intervalle d'environ 600 mètres. Ces deux parties ont seules cédé à l'action des glaces et des courants. La longueur ensemble des remblais qu'il serait nécessaire d'exécuter est de 260^{m} environ.

Le long de le chemin de halage faisant fonction de chemin vicinal, se trouve fatigué par le passage des voitures, la commune devrait être appelée à contribuer à sa réparation.

Le chemin de halage qui règne le long du bras de se trouve dans un état passable; mais il est beaucoup trop

étroit, il se trouve rétréci par des haies qu'il importe de faire reculer au plus tôt. Ce reculement exigera le paiement d'indemnités aux riverains, mais cette dépense sera incomparablement moins considérable que celle qu'exigerait une jetée qu'il faudrait faire dans le lit de la Seine, sur 2 à 3000 mètres de longueur pour rélargir le chemin actuel.

Depuis le jusqu'à le chemin est en bon état.

De T. au port M. le chemin exigerait un chargement en caillou, attendu qu'en hiver il est extrêmement boueux.

etc, etc, etc.

CONCLUSION.

Il résulte de tout ce qu'on vient de dire, qu'il serait nécessaire, dans l'intérêt du service de la navigation de la Seine, d'adopter les dispositions suivantes.

1° Ordonner de suite l'élagage des hais et des arbres qui existent le long du chemin de halage.

2° Appeler les communes de à contribuer à l'entretien du chemin de halage, dans la traversée de ces villages où ce chemin sert en même temps de communication vicinale, etc, etc, etc.

Le présent procès-verbal clos et arrêté à en triple expédition, dont l'une restera entre les mains de l'Inspecteur de la navigation; la seconde sera déposée aux archives des bureaux de l'Ingénieur de l'arrondissement de et la troisième sera adressée à l'Ingénieur en chef du département de A le 184

ont signé après lecture faite.

SOMMATION

POUR DÉBARRASSER LA RIVIÈRE.

Sommation faite au sieur Quimperlé pour faire relever son bateau le Jura.

L'an mil huit cent quarante-un, le deux mars, à trois heures de relevée, nous Jean-Marie Tudort, garde du pont de Conflans, y demeurant, canton de Poissy, commissionné et assermenté suivant la loi.

Certifions que cejourd'hui, à dix heures du matin, nous nous sommes transporté au lieu dit Labosse d'Oblin, commune d'Herblay, à l'effet de nous concerter avec le sieur *Quimperlé, maître marinier demeurant à Lille* (*nord*) pour le sauvetage de son bateau ayant pour devise *le Jura*, naufragé audit lieu dans la nuit du huit au neuf février dernier.

Y étant, et parlant au sieur Jacques Breton, garçon de bateau au service dudit sieur Quimperlé, ainsi qu'il nous a dit être, nous lui avons expliqué le but et les motifs de notre présence sur les lieux. Il nous a fait réponse, que son maître était à Paris au quai Dorsay, avec les autres bateaux, et qu'il ne savait pas à quelle époque il reviendrait.

En conséquence de cette réponse, et attendu que ledit

bateau ne peut rester longtemps dans la rivière sans compromettre la sûreté du service de la navigation, et peut-être causer des accidents.

Attendu que du procès-verbal dressé par nous le vingt-sept février dernier, il résulte que la société d'assurance dite de St-Jacques, dont le siége est à Valenciennes, à laquelle est assuré ledit bateau, ne veut pas se charger du sauvetage, vu qu'elle ne serait pas responsable de l'accident.

Nous avons fait sommation audit sieur Quimperlé, en parlant comme il est dit, au sieur Breton, de, dans huitaine, pour tout délai, faire relever ledit bateau, et rendre libre la voie navigable.

Sinon et que faute de le faire dans ledit délai, nous nous pourvoirions devant l'autorité supérieure pour y faire procéder aux frais, risques et périls de qui de droit.

Nous avons délivré copie de la présente sommation audit sieur Quimperlé, en parlant au sieur Breton, qui est venu la prendre à notre bureau après rédaction.

CHAPITRE XII.

DU PERSONNEL DES AGENTS

EMPLOYÉS AUX PONTS SUR LA SEINE, DEPUIS SÈVRES JUSQU'A ROUEN,

AVEC LES DISTANCES PAR TERRE ET PAR EAU D'UN PONT A L'AUTRE,

AINSI QUE L'EMPLACEMENT DES GARES,

ET LA TAXE ACCORDÉE AUX AGENTS.

Pont de Sèvres (Seine-et-Oise).

De Sèvres a Saint-Cloud, 1 kilomètre par terre et par eau.

Un Garde pont seulement, sans pilotage.

La gare aval pêché en pont.
La gare amont à 50m au-dessus du vieux pont.

Digitized by Google

Taxe accordée au Garde de pont.

Par bateau de 16 à 40m n'excédant pas 325 tonneaux 1f 25c
Au-dessus de 40 à 60 id. 700 id.
et au-dessus 1 50
Bateaux montants à vide, avalants chargés et avalants à vide ne paieront rien.

Nota. — *Voir page 176 pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

Pont de Saint-Cloud (Seine-et-Oise).

De Saint-Cloud a Neuilly, 5 kilomètres par terre.
— — 5 kilomètres par eau.

Un Chef et six Aides.

La gare aval pour les bateaux montants et avalants, à Marinet.

La gare amont pour les montants et avalants, en face les cascades.

Lors des grosses eaux les Chefs et aides doivent rester à bord jusqu'au haut l'avant.

Les hommes d'équipage des bateaux montants et avalants sont tenus d'effectuer les manœuvres sous le commandement du Chef, conjointement avec les aides.

Nota. — *Voir page* 177, *pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par différentes eaux.*

Taxes du pont de Saint-Cloud.

POUR le Chef.	PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.						POUR les Aides.
fr. c.							fr. c.
1 50	de 16 à 20m	n'excédant pas		75	tonneaux		2 70
2 00	au-dessus de	20 à 24	id.	100	id.		3 60
2 25	id.	24 à 28	id.	150	id.		4 50
2 50	id.	28 à 32	id.	200	id.		6 30
2 75	id.	32 à 36	id.	250	id.		6 75
3 50	id.	36 à 40	id.	325	id.		7 65
4 00	id.	40 à 44	id.	375	id.		8 55
4 50	id.	44 à 48	id.	450	id.		9 45
5 25	id.	48 à 52	id.	525	id.		10 35
6 00	id.	52 à 56	id.	600	id.		10 80
6 75	id.	56 à 60	id.	700	id.		11 70
Rien.	Par bateau montant à vide. . . .						Rien.
Moitié.	Par bateau avalant chargé. Moitié du prix ci-dessus.						
Rien.	Par bateau avalant à vide.						Rien.
» 65	Par train.						» 65

Pont de Neuilly (Seine, Banlieue).

De Neuilly a Asnières, 1 kilomètre par terre.
— — 1 kilomètre par eau.

Un Garde pont seulement, sans pilotage.

La gare aval, pêché aval le pont.
La gare amont, sous la trémate de Putaux.

Taxes accordées au Garde pont.

Par bateau de 16 à 40m n'excédant pas 325 tonneaux 1f 25c
Au-dessus de 40 à 60 id. 700 id.
et au-dessus 1 50

Les bateaux montants à vide, avalants, chargés et avalants à vide, ne paieront rien.

Nota. — *Voir page 177 pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

Pont d'Asnières (Seine, Banlieue).

D'Asnières a Argenteuil, 8 kilomètres par terre.
— — 12 kilomètres par eau.

Un Chef de pont seulement, ayant le pilotage.
La gare aval, pêché en pont.
La gare amont, au-dessus du pont, à 100 mètres.

Taxes accordées a ce Chef,

PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.

de 16 à 20m	n'excédant pas	75	tonneaux	0f	75c
au-dessus de 20 à 24	id.	100	id.	1	00
id. 24 à 28	id.	150	id.	1	25
id. 28 à 32	id.	200	id.	1	75
id. 32 à 36	id.	250	id.	1	85
id. 36 à 40	id.	325	id.	2	10
id. 40 à 44	id.	375	id.	2	35
id. 44 à 48	id.	450	id.	2	60
id. 48 à 52	id.	525	id.	2	85
id. 52 à 56	id.	600	id.	3	00
id. 56 à 60	id.	700	et au-dessus	3	25

Par bateau montant à vide. . . . . Rien.
Par bateau avalant chargé, même prix que ci-dessus.
Par bateau avalant à vide . . . . . Rien.

Nota. — *Voir page 178 pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

Pont d'Argenteuil (Seine-et-Oise).

D'Argenteuil a Bezons, 5 kilomètres par terre.
— — 5 kilomètres par eau.

Un Chef de pont seulement, ayant pilotage.

La gare aval pour les montants, à 100m à partir de la culée du pont.

La gare amont pour les avalants, à 1 kil. ou 1000 mètres.

Taxes accordées au Chef,

PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.

de 16 à 20m	n'excédant pas	75	tonneaux	0f	40c
au-dessus de 20 à 24	id.	100	id.	0	50
id. 24 à 28	id.	150	id.	0	65
id. 28 à 32	id.	200	id.	0	90
id. 32 à 36	id.	250	id.	0	95
id. 36 à 40	id.	325	id.	1	05
id. 40 à 44	id.	375	id.	1	20
id. 44 à 48	id.	450	id.	1	30
id. 48 à 52	id.	525	id.	1	45
id. 52 à 56	id.	600	id.	1	50
id. 56 à 60	id.	700	et au-dessus	1	65

Par bateau avalant chargé, même prix que ci-dessus.
Par bateau avalant à vide. . . . . Rien.

Nota. — *Voir page 179 pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

Pont de Bezons (Seine-et-Oise).

De Bezons au Barrage, 3 kilomètres par terre.
— — 3 kilomètres par eau.

Un Chef et un Aide, ayant le pilotage.

La gare aval pour les bateaux montants et avalants, à 200m.
La gare amont — — — à 200m.

Les hommes d'équipage des bateaux montants et avalants, sont tenus d'effectuer toutes les manœuvres sous le commandement des agents du pilotage.

Taxes accordées au Chef et a l'Aide.

PAR BATEAU

POUR le Chef.	MONTANT OU AVALANT CHARGÉ.					POUR l'Aide.
0f 40c	de 16 à 20m	n'excédant pas		75	tonneaux	0f 25c
0 50	au-dessus de	20 à 24	id.	100	id.	0 30
0 65	id.	24 à 28	id.	150	id.	0 40
0 90	id.	28 à 32	id.	200	id.	0 55
0 95	id.	32 à 36	id.	250	id.	0 60
1 05	id.	36 à 40	id.	325	id.	0 65
1 20	id.	40 à 44	id.	375	id.	0 75
1 30	id.	44 à 48	id.	450	id.	0 80
1 45	id.	48 à 52	id.	525	id.	0 90
1 50	id.	52 à 56	id.	600	id.	0 95
1 65	id.	56 à 60	id.	700	et au-dessus	1 00

Les bateaux vides montants ou avalants ne sont soumis à aucune taxe.

Nota. — *Voir page 180 pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

BARRAGE DE BEZONS.

Du Barrage de Bezons a l'écluse de Marly, 4 kilomètres [par terre].
— — — — 4 kilomètres [par eau].

Un Chef et deux Aides.

Nota. — *Voir page* 181 *pour les explications relatives au Barrage.*

ÉCLUSE DE BOUGIVAL (SEINE-ET-OISE).

DE L'ÉCLUSE DE MARLY AU PONT DU PECQ, 4 kilom. par terre.
— — — par eau.

UN CHEF ET TROIS AIDES.

UN EMPLOYÉ AU BAC.

Ensuite d'une décision de M. le Sous-Secrétaire d'État des travaux publics, du 8 mars 1844, les bateaux qui franchiront de nuit les écluses de Marly et du pont de l'arche, (sur la Seine), paieront aux agents chargés du service de ces écluses, à titre d'indemnité pour raison de ce service extraordinaire, savoir :

Au chef éclusier,	par bateau. . .	1 fr.	00 c.
A chacun des aides,	id. . . .	»	50
A l'employé du bac,	id. . . .	»	75

NOTA. — *Voir page* 182, *pour les explications relatives à l'écluse.*

Pont du Pecq (Seine-et-Oise).

Du pont du Pecq au pont de Maisons, 8 kilom. par terre.
— — — par eau.

Un Chef de Pont seulement, pour le pilotage des avalants.

La gare aval pour les montants et avalants, 300m à partir du pont atmosphérique.

La gare amont pour les montants, 270m à partir du pont du Pecq.

La gare amont pour les avalants aval de bout, 730m à partir du pont du Pecq.

La gare amont pour les avalants au cajolage, 270m à partir du pont du Pecq.

Nota. — *Voir page 183, pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

Taxes accordées au Chef,

PAR BATEAU AVALANT CHARGÉ.

de 16 à 20 mètres	n'excédant pas	75	tonneaux	1f 65c
au-dessus de 20 à 24	id.	100	id.	2 20
id. 24 à 28	id.	150	id.	2 75
id. 28 à 32	id.	200	id.	3 85
id. 32 à 36	id.	250	id.	4 10
id. 36 à 40	id.	325	id.	4 65
id. 40 à 44	id.	375	id.	5 20
id. 44 à 48	id.	450	id.	5 75
id. 48 à 52	id.	525	id.	6 30
id. 52 à 56	id.	600	id.	6 60
id. 56 à 60	id.	700	et au-dessus	7 15

Par bateau montant chargé. . . . 00.

— à vide. . . . 00.

Pont de Maisons (Seine-et-Oise).

De Maisons a Conflans, 6 kilomètres par terre.
— 10 id. par eau.

Un Chef et six Aides ayant pilotage.

La gare aval pour les montants et les avalants, aval le pont à 110 mètres.

La gare amont pour les montants et les avalants, à 1,220m en amont, ou 680m du pont du chemin de fer, pour les montants, et 2,020m ou 1,480m du pont du chemin de fer, pour les avalants.

Les hommes d'équipage sont tenus d'effectuer toutes les manœuvres sous le commandement du chef, conjointement avec les aides. Cette obligation de travail de la part des équipages est exigée pour donner la facilité de pouvoir monter plusieurs bateaux en même temps.

Nota. *Voir page* 186, *pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

Taxe accordée au Chef et aux Aides.

POUR le Chef.			PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.					POUR les Aides.
0f 40c	de	16 à 20m	n'excédant	pas	75	tonneaux		1f 35c
0 50	au-dessus de	20 à 24		id.	100	id.		1 80
0 65	id.	24 à 28		id.	150	id.		2 25
0 90	id.	28 à 32		id.	200	id.		3 15
0 95	id.	32 à 36		id.	250	id.		3 45
1 05	id.	36 à 40		id.	325	id.		3 90
1 20	id.	40 à 44		id.	375	id.		4 35
1 30	id.	44 à 48		id.	450	id.		4 80
1 45	id.	48 à 52		id.	525	id.		5 25
1 50	id.	52 à 56		id.	600	id.		5 40
1 65	id.	56 à 60		id.	700	et au-dessus		5 85

Par bateau avalant chargé, même prix que ci-dessus.
— vide, rien.

Pont de Conflans (Seine-et-Oise).

De Conflans a Poissy, 8 kilomètres par terre.
— 10 id. par eau.

Un Garde seulement, sans pilotage.

La gare aval pour les montants, à partir de 240m au-dessous du pont, sur un développement de 400m.

La gare amont pour les avalants, à partir du pont, sur un développement de 200m.

La gare de transbordement, sur la rive gauche en aval du pont, côté opposé au chemin de halage, à partir du pont sur un développement de 300m.

Nota. *Voir page* 188, *pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

PONT DE POISSY.

(Voir d'autre part.)

Pont de Poissy (Seine-et-Oise).

De Poissy a Meulan, 12 kilomètres par terre.
— 15 id. par eau.

Un Chef et douze Aides pour le pilotage.

La gare aval pour les bateaux montants par dehors, à l'Ile-aux-Dames.

La gare aval pour les bateaux montants, par St-Blaise, à l'ancien port de la Galiotte.

La gare aval pour les avalants de bout, à la Bosse aval la Rince.

Lorsque par un grand vent, l'aval de bout ne pourra pas être fait, le chef du pont devra l'effectuer au cajolage; dans ce cas la gare sera à l'Ile-aux-Dames.

La gare amont pour les montants et les avalants au cajolage, au-dessus du moulinet ou de l'autre bord à la même hauteur.

La gare amont pour les avalants de bout, au bras Saint-Louis.

Nota. *Voir page* 188, *pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

Taxes du pont de Poissy.

POUR le Chef.		PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.					POUR les Aides.	
1f 50	de	16 à 20m	n'excédant pas		75	tonneaux	8f	»c
2 »	au-dessus de	20 à 24	id.		100	id.	10	»
2 25	id.	24 à 28	id.		150	id.	11	»
2 50	id.	28 à 32	id.		200	id.	12	»
2 75	id.	32 à 36	id.		250	id.	13	»
3 50	id.	36 à 40	id.		325	id.	14	»
4 »	id.	40 à 44	id.		375	id.	15	»
4 50	id.	44 à 48	id.		450	id.	16	»
5 25	id.	48 à 52	id.		525	id.	17	»
6 »	id.	52 à 56	id.		600	id.	18	»
6 75	id.	56 à 60	id.		700	et au-dessus	19	»

Le tiers. Bateau montant à vide, le tiers des prix ci-dessus. Le tiers.

Le tiers. — avalant chargé, Moitié.

Rien, — — à vide, Rien.

Pont de Meulan (Seine-et-Oise).

De Meulan a Mantes, 15 kilomètres par terre.
— id. par eau.

Un Chef et douze Aides.

La gare aval pour les montants, pêchés en pont.
Id. pour les avalants rendus sous la motte.

La gare amont pour les montants et avalants, par avant terre, à 400m au-dessus du pont du côté du halage.

La gare amont pour les avalants par dehors, en tête de l'Ilette.

Taxes accordées au Chef et aux Aides.

POUR le Chef.		PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.					POUR les Aides.	
1f 50c	de	16 à 20m	n'excédant	pas	75	tonneaux	8f	»c
2 »	au-dessus de	20 à 24	id.		100	id.	10	»
2 25	id.	24 à 28	id.		150	id.	11	»
2 50	id.	28 à 32	id.		200	id.	12	»
2 75	id.	32 à 36	id.		250	id.	13	»
3 50	id.	36 à 40	id.		325	id.	14	»
4 »	id.	40 à 44	id.		375	id.	15	»
4 50	id.	44 à 48	id.		450	id.	16	»
5 25	id.	48 à 52	id.		525	id.	17	»
6 »	id.	52 à 56	id.		600	id.	18	»
6 75	id.	56 à 60	id.		700	et au-dessus	19	»

Le quart, par bateau montant à vide. Le tiers.
Moitié, — avalant chargé. Le tiers.
Rien. — — à vide. Rien.

Nota. *Voir page 189, pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

PONT DE MANTES.

(Voir d'autre part).

Digitized by Google

Pont de Mantes (Seine-et-Oise.)

De Mantes a Vernon, 24 kilomètres par terre.
— 39 id. par eau.

Un Chef et neuf Aides.

(Nota. *En ne conservant qu'un Chef et six Aides qui suffiraient à ce pont, lorsque les travaux de dragage vont être achevés, les gares devraient être ainsi*).

La gare aval pour les montants et avalants par avant terre, à la tour.

La gare amont pour les montants, au pont Bouffart ou des Cordeliers.

La gare amont pour les avalants, à la Croix St-Julien.

On ne cajole plus.

Nota. *Voir page* 190, *pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes hauteurs d'eau.*

Taxes du pont de Mantes.

POUR le Chef.		PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.						POUR les Aides.	
1f	50	de	16 à 20m	n'excédant pas	75	tonneaux		8f	»
2	»	au-dessus de	20 à 24	id.	100	id.		10	»
2	25	id.	24 à 28	id.	150	id.		11	»
2	50	id.	28 à 32	id.	200	id.		12	»
2	75	id.	32 à 36	id.	250	id.		13	»
3	50	id.	36 à 40	id.	325	id.		14	»
4	»	id.	40 à 44	id.	375	id.		15	»
4	50	id.	44 à 48	id.	450	id.		16	»
5	25	id.	48 à 52	id.	525	id.		17	»
6	»	id.	52 à 56	id.	600	id.		18	»
6	75	id.	56 à 60	id.	700	et au-dessus		19	»

Le tiers.	Bateau montant à vide.			Le tiers.
Le quart.	—	avalant chargé cajolé.		Le tiers.
Moitié.	—	id.	— de bout.	Le tiers.
Rien.	—	id.	vide.	Rien.

Pont de Vernon (Eure).

De Vernon au pertuis des Gourdaines, 8 kilom. par terre.
— — 8 id. par eau.

Un Chef et vingt-quatre Aides.

La gare aval pour les bateaux montants, au pointi aval de l'Ile Foui, et pour les avalants pêchés à l'Ile du Milieu.

La gare amont pour les montants et les avalants à cajoler, aux Sablons, sauf le premier avalant, qui peut venir se pêcher au talus.

La gare amont pour les avalants de bout, au pointi ou à la grande Ile de Blarue. Toutes les fois qu'un bateau aura un tirant d'eau moindre de vingt pouces que l'étiage du pont de Vernon, l'aval de bout aura lieu.

Nota. *Voir page* 191, *pour les instructions relatives à ce pont, ainsi qu'aux manœuvres à exécuter pour son passage, par les différentes eaux.*

Taxes du pont de Vernon.

POUR le Chef.	PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.						POUR les Aides.
1f 50c	de 16 à 20m	n'excédant pas	75	tonneaux			12f »c
2 »	au-dessus de	20 à 24	id.	100	id.		15 09
2 25	id.	24 à 28	id.	150	id.		20 »
2 50	id.	28 à 32	id.	200	id.		22 »
2 75	id.	32 à 36	id.	250	id.		25 »
3 50	id.	36 à 40	id.	325	id.		28 »
4 »	id.	40 à 44	id.	375	id.		30 »
4 50	id.	44 à 48	id.	450	id.		32 »
5 25	id.	48 à 52	id.	526	id.		34 »
6 »	id.	52 à 56	id.	600	id.		36 »
6 75	id.	56 à 60	id.	700	et au-dessus		38 »

Le tiers.	Bateau montant à vide.		Le quart.
Le tiers.	— avalant chargé au talus.		Le tiers.
Les 2/3	— — — de bout.		Moitié.
Rien.	— — à vide.		Rien.

Pertuis des Gourdaines (Eure).

Du pertuis des Gourdaines au pertuis de Pose. 20 kilom. [par terre]
— — 43 kil. par eau.

Un Chef et cinq Aides.

La gare aval pour les bateaux montants par dehors, pêché au pointi aval de l'Ile des Gourdaines.

La gare aval pour les montants par avant terre, au pointi de l'Ile la Garenne.

La gare amont pour les montants par dehors, 400m en amont la maison brûlée.

La gare amont pour les montants par avant terre, amont le goulet.

Les hommes d'équipages des bateaux montants sont tenus d'effectuer toutes manœuvres sous le commandement du chef, conjointement avec les aides. Cette obligation de travail de la part des équipages est exigée pour donner la facilité de pouvoir monter plusieurs bateaux en même temps.

Le travail de nuit devra avoir lieu par un temps calme et clair, pour les bateaux montants seulement. Dans ce cas, il sera alloué au chef et aux aides, un quart en sus de la fixation du tarif.

Le travail de nuit est censé avoir lieu deux heures après le coucher du soleil.

Taxes du pertuis des Gourdaines.

POUR le Chef.	PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.						POUR les Aides.
»f 75c	de 16 à 20m	n'excédant pas	75	tonneaux	3f 25c
1 »	au-dessus de	20 à 24	id.	100	id.	3 50
1 25	id.	24 à 28	id.	150	id.	3 75
1 35	id.	28 à 32	id.	200	id.	4 »
1 75	id	32 à 36	id.	250	id.	4 25
2 10	id.	36 à 40	id.	325	id.	4 50
2 35	id	40 à 44	id.	375	id.	4 75
2 60	id.	44 à 48	id.	450	id.	5 »
2 85	id.	48 à 52	id.	525	id.	5 25
3 »	id.	52 à 56	id.	600	id.	5 50
3 25	id.	56 à 60	id.	700	et au-dessus	5 75
Le tiers.	Bateau	montant à vide.				Le tiers.
Rien	id.	avalant chargé.				Rien.
Rien.	d.	id.	à vide.			Rien.

Pertuis de Pose.

Du pertuis de Pose au pont du Manoir, 2 kilomètres 1/2.

Un Chef, un Aide commissionné, et le service fait par les habitants de la commune de Pose.

L'aide commissionné a droit à sa part d'aide, sur tous les bateaux montants et avalants. Il ne doit jamais s'absenter du service, et sera tenu de résider dans la commune de Pose.

Pour être admis au service d'aide non commissionné au pertuis de Pose, il faudra être âgé au moins de vingt ans, et justifier en outre de quatre années de travail dans la marine, sans interruption.

La gare aval pour les montants et les avalants, sous la rivière d'Andelle.

Lorsqu'un bateau arrivera trop tard à la rivière d'Andelle, pour que son montage puisse être effectué, les mariniers seront autorisés à remonter, sans le concours du chef et des aides, jusqu'au pointi de la Motte-Chouette.

La gare amont pour les montants et les avalants, à l'Ile du Trait.

Nota. *Voir page 195, pour les instructions relatives à ce pertuis.*

Taxes du pertuis de Pose.

POUR le Chef.	PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.						POUR les Aides.
1f 50	de 16 à 20m	n'excédant pas		75	tonneaux		12f »c
2 »	au-dessus de	20 à 24	id.	100	id.		15 »
2 25	id.	24 à 28	id.	150	id.		20 »
2 50	id.	28 à 32	id.	200	id.		22 »
2 75	id.	32 à 36	id.	250	id.		25 »
3 50	id.	36 à 40	id.	325	id.		28 »
4 »	id.	40 à 44	id.	375	id.		30 »
4 50	id.	44 à 48	id.	450	id.		32 »
5 25	id.	48 à 52	id.	525	id.		34 »
6 »	id.	52 à 56	id.	600	id.		36 »
6 75	id.	56 à 60	id.	700	et au-dessus		38 »
Le tiers.	Bateau montant à vide.						Le quart.
Moitié.	id.	avalant chargé.					Moitié.
Rien.	id.	avalant à vide.					Rien.

Pont du Manoir.

Du pont du Manoir a Pont de l'Arche, 3 kilomètres.

Un Chef et six Aides.

La gare aval pour les bateaux montants, à 50m au-dessous du pont.

La gare amont pour les avalants, à l'Ile du Manoir, au-dessous de l'Ile Lamat.

Nota. *Ce pont a cinq arches, ayant chacune 30 mètres de largeur; celle de la rive droite, ayant un trottoir ou chemin de halage, se trouve réduite à 25m.*

Taxes du pont du Manoir.

POUR le Chef.	PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.						POUR les Aides.
1f 50c	de	16 à 20m	n'excédant	pas	75	tonneaux	4f »c
2 »	au-dessus de	20 à 24	id.		100	id.	5 »
2 25	id.	24 à 28	id.		150	id.	5 50
2 50	id.	28 à 32	id.		200	id.	6 »
2 75	id.	32 à 36	id.		250	id.	6 50
3 50	id.	36 à 40	id.		325	id.	7 »
4 »	id.	40 à 44	id.		375	id.	7 50
4 50	id.	44 à 48	id.		450	id.	8 »
5 25	id.	48 à 52	id.		525	id.	8 50
6 »	id.	52 à 56	id.		600	id.	9 »
6 75	id.	56 à 60	id.		700	et au-dessus	9 50
Le quart.	Bateaux montant à vide.						Le tiers.
Moitié.	id.	avalant chargé.					Le tiers.
Rien.	id.	id.	à vide.				Rien.

Nota. *Quoique ces taxes aient été fixées par l'arrêté de M. le Préfet de Seine-et-Oise, sous la date du 17 juillet 1843, elles n'ont point encore été suivies, en ce que la question de réception de ce pont restant en litige, la compagnie du chemin de fer qui l'a établi paie les hommes employés au pilotage qui sont à sa charge.*

Pont de l'Arche (Eure).

De Pont de l'arche a Martot, 17 kilomètres.

Ecluse.

Un Chef et deux Aides.

Digitized by Google

MARTOT.

(Voir d'autre part.)

Pertuis de Martot.

De Martot a Oissel, 16 kilomètres.

Un Chef et douze Aides.

La gare aval pour les bateaux montants et les avalants, au quai aux Tuiles, aval le Jointier.

La gare amont pour les montants en eau basse, et les avalants en eau basse et eau haute, à la motte aux Loups.

La gare amont pour les bateaux montants en eau haute, d'amont la motte du bras de Quatre-âges.

N. B. Le travail de nuit se comptera deux heures après le coucher du soleil. Il devra avoir lieu par un temps calme et clair, pour les montants seulement; dans ce cas, il sera payé au chef et aux aides, le quart en sus du tarif.

Taxes du pertuis de Martot.

POUR le Chef.	PAR BATEAU MONTANT CHARGÉ.						POUR les Aides.
1f 50c	de 16 à 20m	n'excédant pas		75	tonneaux		4f »c
2 »	au-dessus de	20 à 24	id.	100	id.		5 »
2 25	id.	24 à 28	id.	150	id.		6 »
2 50	id.	28 à 32	id.	200	id.		7 »
2 75	id.	32 à 36	id.	250	id.		8 »
3 50	id.	36 à 40	id.	325	id.		10 »
4 »	id.	40 à 44	id.	375	id.		11 »
4 50	id.	44 à 48	id.	450	id.		12 »
5 25	id.	48 à 52	id.	525	id.		13 »
6 »	id.	52 à 56	id.	600	id.		14 »
6 75	id.	56 à 60	id.	700	et au-dessus		15 »
Le tiers.	Bateau montant à vide.						Le tiers.
Moitié.	id.	avalant chargé.					Moitié.
Rien.	id.	id.	à vide.				Rien.

Pont d'Oissel.

Du pont d'Oissel a Rouen, 12 kilomètres.

Un Chef et quatre Aides.

Nota. *La question de réception de ce pont étant encore en litige, les hommes employés au pilotage sont encore à la charge et payés par la Compagnie du chemin de fer, qui l'a établi.*

Du reste, il a cinq arches de 30 mètres chacune de largeur, celle rive gauche ayant un trottoir ou chemin de halage de 5m de large, est réduite à 25m.

La navigation est entièrement interrompue à ce pont pour les montants halés, lorsque les eaux ont atteint une hauteur de 4m40c. Les remorqueurs peuvent encore monter à 5m, lorsqu'ils n'ont qu'un seul chalan.

DES BATEAUX,

DE LEURS AGRÈS ET DU SAUVETAGE.

DES BATEAUX ET DE LEURS AGRÈS.

DU BATEAU NORMAND DIT BESOGNE (PONTÉ),

ayant de 42 à 48m de longueur sur 8m de largeur et 2m de bord.

Le bateau normand a d'ordinaire de 42 à 48 mètres de longueur sur 8 de largeur et 2 de bord. Il se compose du fond, de l'avant ou nez, de l'arrière ou gouvernail, des bordailles ou flancs, et du pont. Puis la travure ou logement du marinier, dans laquelle est la cheminée qui ne la dépasse pas, et le mât qui est aux deux tiers du pont sur l'avant, avec ses cordes de haubans pour le maintenir.

Ce bateau est garni des cordes ci-après désignées :

1° *Corde de hune.* (Corde de longueur.) Principale corde restant sur le pont et servant à amarrer, ainsi que de corde de sauvetage. Elle a environ de 330 à 360 mètres de longueur, (1000 à 1100 pieds) sur six centimètres de diamètre.

2° *Le trait.* (Corde de longueur). Seconde grosse corde, servant à hâler le bateau avec des chevaux. Elle est de la même longueur que celle de hune, mais un peu moins forte.

3° *Chableau* dit *Chabiot* ou *Chabiau*. (Corde de longueur). Corde pour deux chevaux, servant à la manœuvre du bateau montant et ayant même longueur que les deux précédentes.

4° *Grelin d'avalant*. (Corde de longueur). Corde pour deux chevaux, servant à la descente, même longueur que les précédentes.

5° *Corde pour quatre chevaux*, servant au besoin pour repêcher ou amarrer le bateau en arrivant en gare. Elle est de la même longueur, mais moins grosse que celle de hune. (Corde de longueur).

6° *Soupente*. Corde de la grosseur de celle de hune, sur une longueur de 100 mètres, servant à amarrer les bateaux tirés à la remorque.

7° *Museau*. Corde se mettant sur l'avant pour ramener le bateau à volonté. N'a pas de longueur déterminée. Le chabiot au besoin sert de museau.

8° *Loguette*. Corde servant à biller les chevaux sur le trait et ayant environ 6 mètres de longueur sur un diamètre de deux centimètres.

Chacun de ces bateaux, dit Besogne, a encore à bord :

1° Quatre ancres dont la maîtresse est environ du poids de 60 kilogrammes.

2° Trois planches, dites de charge, pour aller du bord à terre porter les marchandises. Ces planches sont d'environ 10^{m} de long.

3° Quatre autres planches de bortingle pour exhausser les bords du bateau et le garantir de la vague.

4° Deux pompes et plusieurs écopes.

5° Un cric pour soulever les bateaux ou les marchandises pesantes.

6° Un vindas ou cabestan pour soulever et attirer, ainsi que plusieurs treuils et un cric mécanique servant à relever la mâture sans bascule.

7° Une scie, une cognée ou hache, une herminette, une plane, un marteau, des tenailles, un chevalet, une doloire, des clous, de la mousse et de la volige.

Chaque bateau normand est accompagné de trois bachots pour son service de route, savoir:

Une flette d'environ 20^{m} de longueur, garnie de six avirons et d'une gaffe. Cette flette sert à alléger.

Un bachot d'environ 11 à 12^{m} de longueur, servant à passer les chevaux de halage dans les traverses. Ce bachot est garni de trois avirons dont deux de nage et un pour gabarer ou godiller.

Enfin une nacelle d'environ 7 à 8^{m} pour vaquer au service. Cette nacelle est garnie de deux avirons de nage et d'une gaffe.

BATEAU FLAMAND DIT PENICHE (PONTÉ),

ayant de 28 *à* 38^{m} *de longueur sur* 4 *à* 4^{m}50 *de largeur, et* 1^{m}50 *à* 2^{m}15 *de bord.*

Le bateau flamand ou Peniche a environ de 28 à 38 mètres de longueur, sur une largeur de 4^{m} à 4 mètres 50^{c}, et 1^{m} 50^{c} à 2^{m} 15^{c} de bord. Il se compose comme la besogne, du fond, de l'avant, de l'arrière, des bordailles et du pont. Au lieu de travure, il a sur l'arrière ce qu'on appelle le *Reu*, avec une cheminée élevée et s'enlevant à volonté. Au centre un tabernacle pour serrer les cordes et agrès;

et, sur l'avant, ce que les mariniers nomment le Poïte, espèce de logement pour les compagnons.

Les cordes, qui sont en même nombre que celles du bateau normand ou besogne, sont à peu près de la même longueur mais moins fortes.

Ce bateau n'a que deux ou trois ancres, autant de planches de charge d'environ 5^{m} de longueur, deux pompes, trois perches de 6^{m} environ, armées d'un fer et servant à manœuvrer le bateau, et n'est accompagné, pour son service en route, que d'un seul bachot ou nacelle ayant deux avirons et une gaffe.

BATEAU DIT CHALAN (PONTÉ),

ayant de 40 à 42^{m} de longueur sur 8^{m} de largeur, et de 2^{m} à 3^{m}50 de bord.

Le bateau Chalan est un bateau de nouvelle construction, faisant le voyage de Paris à Rouen, et jusqu'au Hâvre. Il a environ de 40 à 42 mètres de longueur, sur une largeur de 8^{m}. Sa forme est celle de galiote hollandaise. Il y en a qui ont jusqu'à plus de 3^{m} 50^{c} de bord, et d'autres seulement 2 mètres.

Ceux qui vont jusqu'au Hâvre sont carlingués.

BATEAU MARNOIS (NON PONTÉ),

ayant environ 40^{m} de longueur sur 7^{m} de largeur, et 1^{m}65 de bord.

Le bateau Marnois a environ 40 mètres de longueur sur 7 mètres de large, et 1^{m} 65^{c} environ de bord.

Ces bateaux viennent de la Marne, et sont d'une forme relevée des deux bouts. Ils ne sont pas pontés.

On n'en voit presque plus en Seine.

BATEAU LONGUETTE (NON PONTÉ),

ayant dé 40 à 42^{m} de longueur sur 7^{m} de largeur, et 2^{m} de bord et au-dessous.

Le bateau Longuette a environ de 40 à 42 mètres de longueur, sur 7 mètres environ de largeur, et 2^{m} de bord, et au-dessous.

Ils ont la forme des marnois, mais relevés d'un seul bout, et portant gouvernail comme la besogne. Ils ne sont pas pontés.

On n'en voit plus que très-peu sur la Seine.

BATEAU TOUE (NON PONTÉ),

ayant environ 24^{m} de longueur sur 4^{m} de largeur, et 1^{m} et plus de bord.

Le bateau Toue a environ 24 mètres de longueur sur 4 mètres de largeur, et 1 mètre de bord et plus.

Ces bateaux faisant le service de la haute Seine, pour vins, charbons, ardoises, etc., ont la forme de l'arrière carrée, et le nez demi-pointu. Ils sont en partie en sapin, quelques-uns sont en chêne. Ils ne sont pas pontés.

DU SAUVETAGE.

Quoiqu'il y ait des entrepreneurs de sauvetage, tels que
Mr à Rouen
et Mr Jutelet au Pecq,

Nous allons donner quelques explications à ce sujet, pour les cas pressés où ces entrepreneurs ne pourraient arriver assez à temps sur les lieux, ou ne seraient pas appelés.

1° BATEAU A SEC.

Lorsqu'un bateau est à sec, on se sert d'abord d'un ou de plusieurs cabestans ou vindas que l'on met à terre, et l'on emploie la corde de hune pour faire tourner ou attirer le bateau dans le sens utile. Si par ce moyen on n'y parvient pas, on emploie alors des chevaux; puis enfin on allège au besoin.

2° LORSQU'IL Y A VOIE D'EAU AU FOND.

S'il y a voie d'eau, et que la plaie soit au fond ou sous le fond, on emploie une bâche fine à laquelle on attache des cordes aux quatre coins, et on la passe en dessous du bateau, en attirant deux des bouts du côté amont et en suivant le cours de l'eau en aval, jusqu'à ce qu'on soit arrivé à la plaie et qu'on l'ait dépassée. On amarre les quatres cordes tenant la bâche que l'air fait attirer sur le trou, et, pendant ce temps, on se sert des pompes et des écopes pour vider l'eau; ensuite on place de la mousse et de la volige que l'on cloue sur la plaie, et enfin on allège au besoin.

3° LORSQUE LA PLAIE EST DANS LA BORDAILLE.

Lorsque la plaie est dans la bordaille ou flanc, on prend deux fortes perches, sur l'une desquelles on attache une bâche que l'on roule sur l'autre après l'avoir également attachée; on fixe la première de ces perches en amont de la blessure, et on laisse dérouler la bâche en aval jusqu'après avoir dépassé la plaie. On attache ensuite la seconde perche avec des amarres, et on agit comme pour la blessure du fond, c'est-à-dire qu'on y met de la mousse et de la volige.

4° LORSQUE LE BATEAU EST SUBMERGÉ.

Lorsque le bateau est submergé, on place un bateau de chaque côté, sur chacun desquels bateaux on amarre plusieurs treuils de distance en distance; puis on passe sous le submergé plusieurs fortes cordes, en commençant en amont jusqu'en aval; on les amarre fortement aux treuils dont on manœuvre les leviers jusqu'à ce que l'on soit parvenu à soulever le blessé; on se sert ensuite de la bâche comme il est décrit plus haut, et on allège au besoin, soit avant s'il est nécessaire, soit après pour débarrasser la voie navigable.

Nota : *Toutes les fois que l'on est forcé d'alléger et de transporter les marchandises à terre, et que c'est du côté du halage, il faut avoir soin de les déposer au delà du chemin pour ne point interrompre la marche des autres bateaux, et il faut aussi que des hommes restent constamment à bord pour le parage des cordes, ainsi qu'un autre à terre comme gardien des marchandises qui y sont déposées.*

PETIT DICTIONNAIRE

DES EXPRESSIONS TECHNIQUES DE MARINE,

ET LEUR SIGNIFICATION.

A.

Aï, (voyez remous).

Aiguille, planchette se mettant en amont de l'eau et appuyée sur les radiers et fermettes d'un barrage pour arrêter l'eau.

Abordage, lorsque deux bateaux se heurtent ou s'accrochent.

Affluent, endroit où une rivière se jette dans une autre.

Affameur, réduction de l'eau en rivière.

Alléger, ôter des marchandises d'un bateau trop chargé.

Alogne, longueur de corde représentant 60 mètres.

Alluvion, accroissement de terrain occasionné par les terres apportées par l'eau.

Amarre, corde ou cordage.

Amarrer, attacher.

Amont, côté d'où vient l'eau en rivière.

Apparaux, agrès d'un bateau ou d'une pêcherie.

Anse, espèce de golfe peu profond.

Ascendant, c'est-à-dire descendant.

Atmosphère, (pour bateau à vapeur), masse d'air.

Aval, côté vers lequel l'eau descend.

Avalant, c'est-à-dire descendant, suivant le cours de l'eau.

Aval de bout, c'est laisser aller le bateau en descendant la pointe ou la proue en avant à la descente d'un pont. Tan-

dis que le laisser aller la poupe ou le gouvernail en avant s'appelle cajoler ou au cajolage.

Avant terre, ou avaterre, côté où marchent les chevaux, tandis que celui opposé où ils marchent, c'est-à-dire l'autre rive, se nomme Bord dehors.

B.

Bâche, pièce de toile plus ou moins grande et large.

Baissier, c'est un endroit où il y a moins d'eau par la présence d'une élévation de sable, de terre ou de pierres.

Barrage, c'est une retenue d'eau soit en planches ou autre. Dans les barrages mobiles, les planches ou séparations s'enlèvent à volonté et peuvent aussi se coucher au fond de l'eau pour livrer passage aux bateaux ou aux glaces d'hiver (voir au barrage de Bezons, page 181).

Barraterie, tromperie, malversation, larcin.

Barrette, petite barre.

Bastingues ou Bortingles, planches se mettant de champ autour du plat bord d'un bateau pour le garantir de la vague.

Batardeau, digue en pieux, ou planches, pour détourner l'eau.

Bauge, mettre du charbon en bauge.

Besogne, bateau normand.

Biller, atteler des chevaux de halage.

Billage, action de biller les chevaux au trait.

Bord dehors, rive opposée à celle où marchent les chevaux.

Bordailles, ou flancs du bateau.

Bordigue, espace retranché pour prendre le poisson.

Bricoler, aller de travers, en biaisant, de côté et d'autre.

Bouée, bois ou liége sur l'eau, indiquant la place de l'ancre.

Buot, cheminée d'un bateau flamand.

Burreaux, espèce de bois ayant cette dénomination.

C.

Cabestan, ou vindas, cylindre vertical avec des leviers pour soulever.

Cable, gros cordage auquel l'ancre est amarrée.

Cajolage, laisser aller un bateau la poupe ou gouvernail en avant, à la descente d'un pont.

Calfat, étoupe faite de vieux cordages.

Carlingue, pièce de bois sur laquelle porte le pied d'un mât.

Chableau dit Chabiot ou Chabiau, 3e corde de halage pour deux chevaux.

Chablage, action d'attacher les cables.

Chableur, celui qui fournit les cordes et aide au passage des ponts.

Chalan, bateau faisant le voyage de Paris à Rouen.

Chapeau mobile, barre posée sur des pieux et s'ôtant à volonté.

Chenal, passage entre des terres en talus, entre des rochers, des bancs, courant d'eau.

Chevalé, veut dire chassé, ancre qui s'échappe de la terre en la grattant.

Claies, assemblage de branches d'osier ou de rouettes, (voyez rouettes).

Coi, faire coi, arrêter.

Collier, corde amarrée sur l'arrière d'un bateau pour le maintenir ou le faire virer.

Coursins, bois qui n'est pas de longueur.

Courbe, une courbe de chevaux ou deux chevaux.
Coursons, pieux qui sont dans le fond de l'eau.
Crèches, ou saillies qui sont au bas des piles d'un pont.
Corrosion, effet de ce qui est corrosif.
Cric, instrument pour soulever.
Culée, massif de pierres soutenant la dernière arche et la poussée d'un pont.

D.

Dalot, canal de bois pour faire écouler les eaux d'un bateau.
Dériver, aller de côté, au gré du vent.
Déversoir, lieu ou se rend et se perd l'excédant des eaux.
Dideau, filet pour barrer les rivières.
Digue, chaussée, amas de terre, de bois, qui met obstacle à l'eau, endroit difficile.
Doloire, outil de tonnelier pour unir le bois.

E.

Eau folle, grandes eaux, rapides.
Eboulis, chose éboulée.
Ecluse, bassin ayant 4 portes, 2 en amont et 2 en aval. (Voir page 182 à l'écluse de Bougival).
Ecilles, bois.
Ecoutilles, couverture en forme de trape pour descendre du pont dans le fond du bateau.
Elonger, aller, tirer.
Enverger, passer une corde d'un point à un autre.
Epaler, trier, choisir, séparer le bon du mauvais.
Essarter, défricher en arrachant.

Estacade, digue de pieux, palissade dans l'eau.

Etiage, c'est le plus grand abaissement des eaux d'une rivière.

Ecope, pelle creuse en bois pour jeter l'eau des bateaux.

F.

Falaise, escarpement ou haut fond formé de pierres ou terre graveleuse.

Fanions, petites banderoles servant de signaux.

Fauder ou lauver, placer une corde en rond.

Fermette, espèce de carré en fer, à jour, qui se lève et s'abaisse sur le radier d'un barrage.

Flette, bateau qui accompagne chaque grand bateau pour servir à l'alléger.

Flette-en-pont, corde placée à l'avance à un pont pour amarrer un bateau à son arrivée.

Flotteur,

Fusible, qui peut se fondre.

Fret, somme promise pour le louage d'un bateau.

G.

Gabarer ou godiller, faire aller un bachot avec un seul aviron sur la poupe.

Gaffe, grande perche armée d'un croc en fer.

Galet, petit caillou poli et plat.

Galiote, bateau ponté, coche d'eau.

Ganche, rivage formant l'anse.

Garde, morceau de bois le long d'un train pour le garantir du frottement au passage des ponts.

Gare, lieu destiné en rivière pour y retirer les bateaux et les mettre en sûreté, à l'abri des glaces, etc.

Garer, faire entrer un bateau dans une gare.

Gayer, ou tirer, on dit « il gaye ou tire tant d'eau.

Godiller, faire aller un bachot avec un seul aviron sur la poupe.

Goberge, grande morue de l'Océan.

Gord, pêchérie en rivière (voir ci-dessous).

Gors, assemblage de pieux servant aux pêcheries.

Goulet, entrée étroite.

Grelin, petite corde de halage servant à la descente des bateaux à deux chevaux.

H.

Halage, action de tirer les bateaux avec des chevaux pour les faire avancer. On dit chevaux de halage, qui servent à tirer les bateaux. Chemin de halage qui est destiné à la route des chevaux qui montent et descendent les bateaux.

Haler, tirer avec des cordes.

Hare, osier servant de corde pour lier les bois.

Has, bouts de racines sortant de terre.

Haubans, cordages pour maintenir les mâts.

Haut l'avant, faire, par un seul élan, passer le bateau du côté opposé où sont les chevaux.

Heune, ou hune, grosse corde du bord.

Heunette, deuxième corde de halage servant pour trois chevaux.

Heurtot, ou ballon pour éviter le choc des bateaux.

Hune, espèce d'échafaud au haut du mât.

J.

Jeter-bas, mouiller une ancre, la jeter à l'eau.

L.

Lachure, eau amenée par l'ouverture d'un barrage, action de l'ouvrir.

Lahi, ou aï, eau revenant sur elle-même, ou remous.

Laissez-passer, espèce de lettre de voiture indiquant la longueur du bateau, sa devise, son tirant d'eau, son chargement, les noms du propriétaire et du conducteur, les heures de départ et d'arrivée, lieu de départ et sa destination.

Larguer, lâcher, filer un cordage.

Lisse, pièce transversale d'un garde-fou.

Loguette, cordage que l'on ajoute à un cable pour le tirage des bateaux.

Longuette, bateau ayant la forme des marnois.

M.

Maillé, ou espacé, treillage maillé.

Main, conduire à la main, ralentir la marche.

Manomètre, instrument pour connaître la densité, la raréfaction de l'air, le chaud, le froid. Il y en a à branches fermées et à air libre.

Marnois, bateau venant de la Marne.

Morsières, ce qui se met à l'avant et à l'arrière d'un train de bois flotté, pour recevoir les avirons.

Museau, chevaux de museau, pour empêcher le bateau

d'aller trop au large lorsque le gouvernail ne peut plus maîtriser. Devant du nez du bateau.

Musoir, pointe d'une digue.

N.

Nez, partie la plus avancée de l'avant d'un bateau.

O.

Organeaux, anneaux en fer.

Oscillant, mouvement de va et vient.

P.

Passerelle, petite planche se mettant sur les fermettes d'un barrage.

Parer, attacher, doubler.

Paroy, espèce de petite île remplie de pierres ou cailloux.

Patte d'oie, point de réunion de plusieurs rivières, réunion de pieux en forme d'une patte d'oie.

Pêcher, amarrer, attacher.

Pêcher en pont, ou aval le pont, le marinier amène son bateau jusqu'au pont et l'y amarre.

Pêcheuse, amarre ou cordage.

Peniche, bateau flamand.

Pertuis, détroit entre une île et le chemin ou la route, et où le courant est toujours plus rapide. Ouverture à une digue.

Plain, uni, plat, sans inégalité.

Pointi, se pêcher au pointi, s'amarrer à une pointe d'île.

Ponceau, petit pont d'une arche.

morque. On dit traîner un bateau en soupente, c'est-à-dire le remorquer.

Submergé, couvert entièrement par les eaux.

T.

Tabernacle, endroit à bord d'un bateau, pour serrer les cordes et agrès.

Talus, pente donnée à un terrain.

Toue, bateau faisant le service de la haute Seine.

Trait, grosse corde de longueur servant à haler le bateau.

Transborder, passer les marchandises d'un bateau dans un autre.

Traverse, endroit où les chevaux changent de côté de halage.

Trématage, action de passer devant un autre bateau que l'on a gagné de vitesse en temps voulu.

Trémate, banc de sable, baissier, écueil.

Treuil, cylindre horizontal avec des leviers pour soulever et attirer.

V.

Vicinal, voisin d'un autre.

Vindas, cylindre vertical avec des leviers pour soulever.

Voirie, routes, grande voirie, grandes routes ou rivières navigables.

Volaux rampants, ce sont des potaux avec des rampes pour que les cordes passent dessus.

Z.

Zone, portion de surface comprise entre deux lignes parallèles.

DES POIDS ET MESURES.

Ce petit Ouvrage ayant pris plus d'extension que nous ne pensions, nous nous bornerons ici aux Poids et Mesures les plus en usage.

POIDS.

1 kilogramme.....	2 livres ou	1,000	grammes
1/2 kilogramme.....	1 livre ou	500	grammes
25 décagrammes.....	1/2 livre ou	250	grammes
12 décagrammes 1/2....	1/4 livre ou	125	grammes
1 hectogramme.....	ou	100	grammes
3 décagrammes.....	1 once ou	15	grammes
4 grammes.....	1 gros environ.		
1 gramme.....	20 grains.		
1 décigramme.....	2 grains.		
1 centigramme.....	1 cinquième de grain.		

MESURES DE LONGUEUR.

Myriamètre, ou dix kilom.	ou	10,000 mètres.
Kilomètre.....	ou	1,000 mètres (1/4 de lieue).
Hectomètre.....	ou	100 mètres.
Décamètre.....	ou	10 mètres.
Mètre.... 100 centimèt.	ou	1,000 millimètres.

Décimètre. . . . . ou 10 centimètres.
Centimètre, centième partie du mètre, ou 10 millimètres.
Millimètre, millième partie du mètre.

Rapport du mètre avec l'aune.

Aune.....	ou 1 mètre	20	centimètres.
1/2 aune....	ou	60	centimètres.
1/4 d'aune...	ou	30	centimètres.
1/8	ou	15	centimètres.
1/16.....	ou	8	id. environ.
1/3	ou	40	id.
1/6	ou	20	id.
1/12.....	ou	10	id.
1/24.....	ou	05	id.

Rapport en pieds, pouces et lignes.

Ligne..... ou un peu plus de 2 millimètres.
Pouce..... ou 27 millimètres.
Pied..... ou 32 centimètres et 5 millimètres.
3 pieds..... ou 97 centimètres et 5 millimètres.

(Il s'en manque donc de 2 centimètres 1/2 pour que les 3 pieds anciens fassent un mètre).

3 pieds métriques, ou 1 mètre.

Rapport avec la toise.

1 toise.....ou 2 mètres.

MESURES DE DISTANCE.

Lieue..... ou 4 kilomètres 1/2 environ.
Lieue ancienne... ou 5 kilomètres.

La lieue de 25 au degré, contient 2,280 toises, ou 4,560 mètres environ.

MESURES DE SOLIDITÉ.

Rapport de la voie au stère.

1 voie..... ou 2 stères.
1/2 voie..... ou 1 stère, ou 10 décistères.
1/4 voie..... ou 1/2 stère, ou 5 décistères.
5 voies..... ou 1 décastère, ou 20 stères.

MESURES DE CAPACITÉ.

Myrialitre..... ou 10,000 litres.
Kilolitre..... ou 1,000 litres.
Hectolitre..... ou 100 litres.
Décalitre. . . . . ou 10 litres.
Litre.
Décilitre..... ou 10e de litre.
Centilitre..... ou 100e de litre.

Rapport avec le setier et boisseau.

Setier..... ou 1 hectolitre 1/2.
Boisseau..... ou 12 litres 1/2.

1/2 boisseau..... ou 6 litres 25 centilitres.
1/4 boisseau..... ou 3 litres 12 centilit. 1/2.

MESURES AGRAIRES.

1 hectare..... ou 100 ares.
1 are.
1 centiare..... ou 100e partie de l'are.

Rapport avec l'arpent.

L'arpent légal, ou 51 ares, 20 centiares, ou 1/2 hectare passé.

Renseignements instructifs

SUR CHAQUE PONT POURVU D'AGENTS,

POUR LE PILOTAGE DE LA SEINE,

LA QUANTITÉ D'ARCHES, LEUR LARGEUR,

ET LES MANŒUVRES A FAIRE POUR LEUR PASSAGE.

PONT DE SÈVRES.

Ce pont a neuf arches dont la largeur est de 19m50c.

Dans les eaux marquant à ce pont, de 1m62c à 1m65c, les bateaux montants peuvent passer par toutes les arches.

Dans les eaux de 00m81c, les manœuvres ne peuvent se faire que dans la troisième et la cinquième arche.

On emploie habituellement huit chevaux de rhun pour montants, et deux de renfort en eau folle.

PONT DE SAINT-CLOUD.

Ce pont a dix arches dont six navigables, savoir : en partant de la rive droite, la deuxième ayant 12^{m} de largeur, la troisième ayant 12^{m}, la quatrième ayant 12^{m}65^{c}, la septième ayant 12^{m}, la neuvième ayant 12^{m}, et la dixième, ou arche marinière en fer, ayant 22^{m}65^{c} de largeur, déduction faite de 5^{m}15^{c} de chemin de halage, 1^{m} d'une batterie de pieux qui existe du même côté, et 2^{m} d'encaissement du côté de la pile.

Les arches 1re, 5e, 6e et 8e ne sont pas navigables.

Dans toutes les hauteurs d'eau, les bateaux montants chargés passent par la dixième arche dite marinière, avec double rhun; ainsi, un bateau de 42^{m}, ayant huit chevaux de rhun, en prend huit de renfort.

Les avalants au cajolage peuvent passer par la 3e arche et l'arche marinière.

Les avalants d'aval de bout par l'arche marinière.

La manœuvre pour le montage demande environ trois heures, dont une pour enverger, une pour monter, et une pour ramasser les cordes.

PONT DE NEUILLY.

Ce pont a cinq arches, dont deux seulement navigables, les 4e et 5e, rive gauche.

Toutes les cinq ont chacune 40^{m} de largeur.

Les bateaux montants et avalants passent par ces deux arches, par toute hauteur d'eau.

Les montants se repêchent dans le pont pour enverger, et lâchent leur corde en eau basse.

Quant aux avalants qui sont presque toujours à vide, ils se mettent d'aval de bout, et rarement au cajolage.

Le rhun est de quatre chevaux pour une peniche, et de dix pour un grand bateau; ils prennent deux chevaux de renfort, pour les baissiers qu'ils rencontrent.

PONT D'ASNIÈRES.

Il y a deux ponts : le vieux pont qui a sept arches dont la largeur est de 30 mètres, y compris les enrochements qui sont de 4^{m} à chaque pile. Et le pont du chemin de fer qui a cinq arches de 36 mètres de largeur, y compris 1^{m}64^{c} d'enrochement.

Le vieux pont n'a pas de trottoir en-dessous, mais celui du chemin de fer en a qui sont établis de chaque côté, et servent dans les eaux de 2 à 3 mètres.

Il existe entre les deux ponts un bas fond qui oblige à enverger dans la 3e arche du vieux pont; un dragage y serait nécessaire.

Les arches des deux ponts n'étant pas parallèles, offrent quelques difficultés pour la manœuvre qui demande environ 3/4 d'heure à exécuter, et nécessite une corde assez longue pour enverger les deux ponts à la fois. Une flette en pont serait utile.

Dans les eaux de un mètre, les montants passent par la 3e arche du vieux pont, et la 2e de l'autre pont, rive gauche, avec une moyenne de neuf chevaux, suivant la grandeur du bateau.

Dans les eaux de 2 mètres, ils passent par la 2e arche du vieux pont et la 1re de l'autre pont, avec la même quantité de chevaux.

Dans les eaux de 5 mètres, ils passent par la 1re du vieux et la 1re de l'autre, avec douze chevaux, en y ajoutant seulement deux chevaux de renfort pour passer la 1re arche du 2e pont du chemin de fer.

Les avalants mettent d'aval avec deux chevaux, et quelquefois quatre dans les grandes eaux. On cajole par les 2e et 3e arches du vieux pont, et les 1re et 2e de celui du chemin de fer.

PONT D'ARGENTEUIL.

Ce pont a sept arches dont chacune est de la largeur de 22m65c.

Dans les eaux marquant à ce pont 1m, les bateaux montants passent dans la 2e arche. Ceux qui tirent davantage prennent la 3e.

Dans les eaux de 2m65c les montants de 32 à 36m prennent la 1re arche avec six à huit chevaux de rhun.

Le passage des gros bateaux de 26 à 52m, montants, s'effectue par la 2e arche, avec douze chevaux. Lorsque les eaux ont atteint 3m30c ils passent par la 1re arche avec le

même nombre de chevaux, en y ajoutant seulement deux de renfort.

Enfin, lorsque les eaux atteignent de 4^m à 4^m50^c, il faut de 14 à 16 chevaux, selon le chargement.

Les bateaux avalants, dans les eaux basses, passent avec deux chevaux dans la 2e arche, lorsque le bateau n'excède pas un mètre de tirant d'eau; et, dans le cas où il excède ce point, on le passe dans la 3e arche.

Lorsque les eaux ont atteint la hauteur de 2^m65^c tous les bateaux de 32 à 36^m sont mis d'aval de bout dans la 1re arche, rive droite, et les gros bateaux dans la 2e arche, avec deux et quelquefois quatre chevaux.

Enfin, lorsque les eaux sont à la hauteur de 4^m à 4^m50^c les bateaux sont descendus au cajolage dans les premières arches, rive droite et rive gauche, quelquefois dans la 2e de gauche qui se trouve également bien disposée pour le cajolage, comme pour l'aval de bout.

Lorsque les eaux sont à la hauteur de 2^m au barrage, et que ce barrage est ouvert, les difficultés augmentent.

Lorsque la hauteur des eaux a atteint 4^m70^c la navigation doit cesser, car à 4^m75^c les halages sont submergés dans les gares.

PONT DE BEZONS.

Ce pont a sept arches, toutes sont navigables.

Les premières, rive droite et rive gauche, ont chacune environ 14 mètres de largeur, et les autres 20 mètres.

Les bateaux montants passent habituellement par la 1re arche, rive droite, avec leur rhun qui est de 4 à 10, et même 12 chevaux, suivant la grandeur du bateau.

En temps de grand vent du sud, le service se fait par la 1re arche, rive gauche, jusqu'à une hauteur d'eau d'environ 3m60c

Les avalants, par eau moyenne et basse, passent par la 2e arche de chaque rive, avec deux chevaux. En eau haute, on opère leur passage au cajolage, par la 1re arche de chaque rive.

Le passage d'un bateau montant, en partant de la gare aval jusqu'à la gare amont, prend, en moyenne, vingt-cinq minutes.

Le passage d'un avalant au cajolage, 3/4 d'heure environ; et d'aval de bout, quinze minutes.

On peut, en moyenne, passer environ trente bateaux par jour, les mariniers aidant.

BARRAGE DE BEZONS.

Le barrage de Bezons a environ 100 mètres de long. Il se compose, 1° du radier en bois, se couchant à volonté, et dans lequel sont posées les fermettes au nombre de cent, ayant chacune 1 mètre de long. 2° De ces fermettes en fer qui se lèvent et s'abaissent. 3° De passerelles ou planches qui se mettent sur les fermettes à mesure qu'on les lève. 4° D'aiguilles ou petites planchettes au nombre de 1,500, à 15 par mètre ou fermette. Ces aiguilles se placent en

amont et sont maintenues par l'eau qu'elles barrent et qui les pousse sur les fermettes et le radier.

Lorsqu'il est utile d'obtenir de suite une lâchure d'eau, il y a trente fermettes à échappement qui peuvent se baisser en douze ou quinze minutes; autrement on enlève plus ou moins d'aiguilles, selon le besoin.

Ce barrage sert à donner environ 2 mètres d'eau en amont de l'écluse de Bougival, et faciliter le départ des bateaux mis à sec ou arrêtés par le manque d'eau.

ECLUSE DE BOUGIVAL.

Cette écluse dont les beaux et utiles travaux ont été dirigés par M. Poirée, l'un de nos plus célèbres ingénieurs, a 135^{m} de long sur 12 de large et 7 de profondeur. Elle a six portes, dont deux à l'amont, deux à l'aval, et deux au centre; ces dernières servent peu. Chacune des portes d'amont et d'aval est garnie par le bas de quatre vantaux en fer d'un mètre carré, à coulisse, se levant et s'abaissant à l'aide d'un cric, pour laisser entrer et arrêter les eaux.

En tête ou amont de l'écluse et au fond, est placé un busc en pierre, de un mètre de hauteur sur toute la largeur, c'est-à-dire 12^{m}, et surmonté de trois poutrelles superposées, servant à amortir la force des eaux dans leur entrée. Les portes de ce côté n'ont donc que 6^{m} de hauteur, tandis que les autres en ont sept.

Cette écluse peut contenir trois péniches accouplées, ce qui fait six bateaux.

Au besoin, elle contiendrait deux besognes et une péniche accouplée.

La manœuvre du passage demande environ une heure.

PONTS DU PECQ.

Premier pont, amont.

Ce premier pont a sept arches ayant chacune 20m67c de largeur. Dans la première, rive droite, il existe un chemin de halage de 5m12c de largeur, et un enrochement à la première pile, d'environ 2m, ce qui la réduit à 13m55c. En eau basse, les quatre dernières arches sont impraticables à cause d'un banc de sable d'environ 400m de longueur, qui est à découvert lorsque l'eau est à 1m à l'échelle de ce pont. La septième et dernière arche, rive gauche, a aussi un chemin de halage de 5m, ce qui réduit cette arche à environ 13m67c y compris l'enrochement de la pile. Ce chemin de halage ne sert plus.

La hauteur de ces arches prise dans le plus haut des cintres est de 9m22c au-dessus de l'étiage.

En eau basse, c'est-à-dire à 1m, les bateaux montants passent par la première arche, rive droite, avec 8 chevaux de rhun pour besogne et chalan, et 6 pour péniche.

Dans une eau de 3m jusqu'à 5m20c, hauteur à laquelle le service de la navigation s'arrête, les montants passent par la même première arche, avec 10 et 12 chevaux, et 6 pour péniche.

Par une eau jusqu'à 3^m, les avalants passent d'aval de bout par la deuxième arche avec 2 chevaux pour péniche et 4 pour besogne et chalan, lorsqu'on est gêné par le vent.

Par une eau au-dessus de 3^m, on cajole par la première arche.

Second pont pour la voie atmosphérique.

Ce second pont servant à la voie atmosphérique du chemin de fer, est à 620^m en aval du premier; il est divisé en deux parties, dont l'une ayant trois arches sur le bras droit de l'île de la Corbière, et l'autre également 3 arches sur le bras gauche. Chacune de ces arches a 28^m80^c de largeur intérieure, défalcation faite de 2^m20^c d'encaissement et d'enrochement des piles. Dans la première arche, rive droite du bras droit, il y a un chemin de halage de 5^m de largeur, ce qui réduit cette arche à 23^m80^c.

Par les eaux désignées au premier pont, les montants passent par la première arche, rive droite du bras droit, avec même quantité de chevaux.

Quant aux avalants, leur passage s'effectue d'aval de bout par l'arche du centre du bras droit pour les gros bateaux, en raison des difficultés que présente leur sortie par la première archo.

Manœuvre complète pour le passage des deux ponts, et leur difficulté.

Les manœuvres pour les avalants devant commencer en amont du premier pont, pour les cajoler, les ramener

d'aval de bout au second pont, et les conduire hors de la gare d'aval, à 300m plus loin, demandent environ une heure. Il est nécessaire pour cette manœuvre, et à cause du 2e passage au second pont, de disposer une autre corde pour faire biller en aval du premier pont, afin de franchir le deuxième; ce qui demande une disposition de six hommes et d'un chef, dont deux pour baisser le mât et revenir ensuite à la flette, afin d'amener le nez du bateau près de l'Ile de la Corbière et la longer; deux autres pour haler, la corde ayant servi à mettre d'aval le premier pont; les deux autres hommes pour enverger cette corde; et enfin, le chef pour être au gouvernail.

Il est donc de toute urgence d'avoir, au premier pont, un personnel composé d'un chef et de deux aides : 1° pour éviter les retards qui résulteraient du passage des bateaux par un seul agent qui, ne pouvant faire qu'une équipe à la fois, y mettrait au moins une heure à chaque, à supposer encore qu'il y eut assez d'hommes d'équipage pour l'aider, le maître marinier ayant pour habitude de détacher un de ses gens pour l'expédier prévenir le chef du pont de Maisons. 2° Par la difficulté que présentent les eaux au passage de la première arche du bras droit du second pont, par l'entraînement de ces eaux vers la construction en pierres du chemin de halage où elles se portent avec force, et pourraient occasioner des avaries. 3° Par une autre difficulté que présentent aussi les gros bateaux passant par l'arche du centre, qui nécessitent de longer l'Ile et de prendre les plus grandes précautions pour ne pas venir frapper dans la première pile vers laquelle les eaux entraînent fortement.

En rappelant donc le service pour ces deux ponts, comme il était avant, et comme une demande en avait déjà été faite antérieurement à la construction du 2e pont, par une grande partie des mariniers, les manœuvres pourraient se faire d'abord avec plus de célérité et sécurité, et ensuite en plusieurs équipes, ce qui ferait gagner un temps considérable à la marine.

Quant au bras gauche du second pont, il sert au passage des montants et avalants remorqués, ainsi qu'à la descente des bateaux vides.

L'ouverture et la fermeture du barrage de Bezons influent d'environ 20 centimètres à ces ponts.

PONTS DE MAISONS.

Le premier pont de Maisons, auquel sont attachés les agents employés au pilotage, et qui se trouve à 540m en aval de celui servant au chemin de fer, a cinq arches de chacune 27m 50c de largeur entre les piles.

Le second pont servant au chemin de fer de Paris à Rouen, et qui se trouve comme il est dit ci-dessus, à 540m en amont du premier, a quatre arches de chacune 29m40c de largeur entre les piles. La première de ces arches, rive droite, ayant un trottoir ou chemin de halage de 5m, et la première pile un encaissement d'environ 2m, se trouve réduite à une largeur de 22m40c. Cette arche est l'arche marinière par où passent tous les bateaux montants et avalants. Elle sert également, ainsi que la deuxième, au passage des bateaux

à vapeur remorqueurs. Les bateaux vides passent par les deux dernières.

Dans une eau, depuis 3m60c jusqu'à 5m20, hauteur à laquelle le service de la navigation s'arrête, les montants passent par les premières arches des deux ponts, rive droite, avec dix à douze chevaux pour besogne et chalan, et de quatre à six pour péniche; à l'exception des bateaux tirant plus de 2m60c qui passent par la deuxième arche du premier pont de Maisons.

Dans une eau moyenne depuis 3m60c jusqu'à 2m60c, les montants n'excédant pas 2m, passent par la deuxième arche, et ceux au-dessus de 2m par la troisième dudit premier pont.

En eau basse, depuis 2m60c et au-dessous, les montants passent par la troisième arche, excepté ceux qui moins chargés peuvent passer par la deuxième.

La manœuvre des montants demande environ une heure.

Quant aux avalants, ils passent tous d'aval de bout avec deux et quatre chevaux, par la troisième arche du premier pont, et la première du second servant au chemin de fer.

DISTANCES DES GARES.

Du poteau de gare pour les montants, en aval du premier pont de Maisons, jusqu'à ce pont, il y a 110m. De ce premier pont à celui du chemin de fer, 540m. De ce second pont jusqu'en amont de l'Ile de la commune, gare des montants, 680m. Et enfin de cette Ile de la commune jusqu'à la gare des avalants 800m; ce qui fait une distance à parcourir de 1330m pour les montants, et de 2,130m pour les avalants.

En eau basse, les lâchures du barrage de Bezons fournissent de 10 à 15c de crue, et quelquefois plus, suivant la quantité d'aiguilles levées, ce qui facilite la marche des bateaux. Mais, aussitôt le barrage fermé, le rabais devient assez fort pour contraindre les bateaux à s'arrêter et séjourner au lieu où ils se trouvent au moment du rabais.

PONT DE CONFLANS.

Ce pont, qui est en bois, est supporté par deux piles en pierre, ce qui forme trois passages ou arches. La troisième, rive gauche, ne sert pas.

Par une eau au-dessus de 2m, les montants passent par la première arche, rive droite, avec huit chevaux de rhun.

Par une eau au-dessous de 2m, on enverge une corde en dehors de la première pile, et on passe par l'arche du centre avec les mêmes chevaux.

Tous les avalants passent d'aval de bout et par toutes les eaux, par l'arche du centre et sans chevaux.

PONT DE POISSY.

Ce pont a vingt-cinq arches dont deux seulement servent à la marine, la onzième, dite St-Blaise, en partant de la rive droite, et la dix-huitième, dite la Maîtresse. Leur largeur est de 15m50c et 11m50c.

La difficulté qui existe à ce pont pour le pilotage des bateaux, consiste dans la construction des arches. D'après le courant des eaux, aucun bateau ne peut être livré en pont qu'obliquement. Le montage de ce pont exige donc deux manœuvres; la première, qui dure environ une heure, est d'amener le bateau en pont avec les mêmes chevaux de rhun; et la seconde, de l'en sortir avec des chevaux de renfort qui doivent être à l'avance prêts à être billés.

Dans les eaux hautes, un bateau de 40 à 48m ne peut franchir le pont à moins de 24 à 28 chevaux.

Dans les eaux moyennes, il en faut de 18 à 22.

Dans les basses eaux, de 14 à 18.

Quant aux avalants, deux ou quatre chevaux sont indispensables suivant la force du vent.

Par les vents de nord-ouest, la manœuvre des avalants devient impossible sans s'exposer à des sinistres.

L'éloignement du barrage de Bezons fait qu'à ce pont on n'a pu jusqu'à présent en reconnaître l'utilité. Dans les basses eaux au contraire, sa fermeture a souvent été cause que des bateaux se sont mis à sec en aval du pont; ce qui a nécessairement occasioné des retards préjudiciables à la marine.

PONT DE MEULAN.

Ce pont a onze arches, dont les 9, 10 et 11e seulement, en partant de la rive droite, servent à la marine. La neuvième, dite arche marinière, a environ 24m de largeur.

Dans les eaux depuis 3m10 jusqu'à 3m33, hauteur à laquelle le service de la navigation s'arrête, les montants passent par la onzième, avec huit chevaux de rhun et autant de renfort.

Dans les eaux à partir de 3m10 et au-dessous, ils passent par la neuvième arche dite marinière, avec six chevaux de rhun et huit de renfort.

Dans les eaux de 5m, les avalants cajolent par la onzième arche.

Dans les eaux de 3m33c et au-dessus, ils passent d'aval de bout par la dixième arche, avec deux chevaux.

Dans les eaux au-dessous de 3m33c, ils passent d'aval de bout par la neuvième arche, avec deux chevaux.

La manœuvre des montants demande de 20 à 25 minutes.

Celle des avalants, 15 minutes environ.

Les bateaux à vapeur passent par la neuvième arche.

PONT DE MANTES.

Ce pont a trois arches; la première, rive droite, a 34m 25c de largeur. Elle n'est pas navigable. La seconde, ou du centre, a 38m08. La troisième, qui est l'arche marinière, a 34m25c.

Dans les eaux de 2m jusqu'à 5m33c, hauteur à laquelle la navigation s'arrête à ce pont, les bateaux montants passent par la 3e arche marinière, avec neuf chevaux de rhun, en moyenne, et quatre de renfort.

Dans les eaux depuis 2m et au-dessous, les mêmes bateaux arrivent à la gare par le bras rive gauche, et se pêchent à la bosse à Roblâtre, au-dessous du pont. Ils passent par la même arche marinière, avec six chevaux de rhun et quatre de renfort.

Les avalants passent d'aval de bout, avec deux chevaux et dans toutes les eaux, par l'arche du centre et l'arche marinière.

La manœuvre pour les montants demande environ trente minutes. Celle des avalants, une heure.

Le barrage de Bezons ne fait varier l'eau à ce pont que de 5 à 10 centimètres.

PONT DE VERNON.

Ce pont a 10 arches, savoir :

La première, rive droite, dite de la Croix, ou arche marinière, ayant	de largeur,	12m80c
La deuxième.	Id.	8 90
La troisième.	Id.	10 80
La quatrième, où existe un débris d'ancienne pile.	Id.	22 10
La cinquième, dite des bateaux à vapeur.	Id.	24 20

La sixième, occupée par un moulin.	Id.	9 30
La septième, dite Lafolie.	Id.	10 50
La huitième, occupée par un moulin.	Id.	9 90
La neuvième, occupée par un moulin.	Id.	5 90
La dixième.	Id.	7 70

Par une eau de 00m90c jusqu'à 2m50c, les bateaux montants passent par la première arche, dite marinière, rive droite.

La manœuvre se fait ainsi :

Le bateau étant arrivé à la gare aval du pont, dite de l'Ile Foui, on élonge une corde qui est toujours en permanence, et longue d'environ 450m, laquelle, amarrée d'une part à 50m de l'arche marinière, et de l'autre à bord du bateau, est billée par seize à dix-huit chevaux, suivant la force dudit bateau. Arrivé à peu près à moitié du trajet de l'Ile Foui à l'arche marinière, on prend une autre corde d'environ 250m sur une grosseur de 5 à 6 centimètres de diamètre, que l'on amarre à un pieu pour servir à maintenir le bateau dans le chenal, que l'on nomme Reinse, et qui est fort étroit en cet endroit. Cette même corde sert aussi à éviter que le bateau n'éprouve un choc contre la pointe du talus ou chemin de halage où se trouvent des treuils sur lesquels roule la corde. Arrivé à cette pointe, on pare la corde dans ces treuils, et on largue celle qui a servi à maintenir le bateau dans sa route; ensuite on met deux

cordes à terre, l'une de la force de dix à douze chevaux, l'autre de six à huit; la première servant à empêcher que le bateau en arrivant dans l'arche n'aille se heurter contre la pile du large; la seconde, pour qu'il n'arrive pas trop vite dans cette arche, le remous étant aussi fort que le courant en cet endroit. Arrivé dans l'arche où l'on se tient amarré à un fort anneau, on met une troisième corde en amont du pont et attachée à bord du bateau, à laquelle corde sont billés dix à douze chevaux, selon la force du bâtiment auquel on amarre derrière une quatrième corde avec deux à quatre chevaux. Enfin une cinquième corde sur laquelle on met encore de quatre à six chevaux, est élongée rive gauche, du côté de Vernon. Ces dispositions étant prises, on fait marcher les chevaux, et le bateau une fois en amont de l'arche, on largue la 3e corde sur laquelle sont billés les dix à douze chevaux, ainsi que la 4e, et le bateau se trouve passé rive gauche sur la 5e corde, côté de Vernon. Ainsi se termine la manœuvre des montants par une eau de 00m90c jusqu'à 2m50c.

Par une eau de 2m et au-dessus, on exécute la même manœuvre, si ce n'est que les cordes sont plus fortes, et le nombre de chevaux plus grand. C'est-à-dire qu'un bateau du tonnage de 400, devra être billé de 24 à 26 chevaux.

Par une eau de 4m50c, hauteur à laquelle le service de la navigation s'arrête à ce pont, c'est encore la même manœuvre, si ce n'est que le bateau, au lieu de passer du côté de Vernon, reste le long du talus du chemin de halage où la manœuvre cesse.

Par une eau de 1 à 3m, la septième arche, dite la Folie,

sert à passer les bateaux vides qui, ordinairement, peuvent monter avec 4 ou 6 chevaux, selon la force du bateau, la corde sur laquelle sont billés ces chevaux suffisant seule.

Au-dessus de 3m, le montage par cette arche est impossible à cause du manque de hauteur.

La cinquième arche sert au passage des bateaux à vapeur, depuis une eau de 1m jusqu'à celle de 4m50c.

La manœuvre des avalants chargés se fait ainsi :

Le bateau étant garé au talus à environ 40m en amont de l'arche marinière, on se rend à bord. Il ne peut descendre le pont que le gouvernail en avant, en ce qu'il faut qu'il s'arrête le nez dans l'arche où on l'a filé avec les plus grosses cordes qu'il y ait à bord, et qui d'ordinaire sont, l'une de 5 à 6c, et l'autre de 4c 1/2 à 5c de diamètre. Une troisième corde amarrée au nez du bateau, sert à le tenir en aval de l'arche, le temps nécessaire pour haler à bord les deux qui ont servi à le filer dans l'arche. La première, qui est la plus forte, est alors remise en aval, et sert à filer le bateau jusqu'à l'Ile Foui, tandis que la seconde étant mise dans un batelet, portée sur l'Ile du Museau, et amarrée à une pierre placée à cet effet, sert à tenir le nez du bateau dans le chenal, le gouvernail faisant assez de force pour y maintenir l'arrière. Le bateau allant toujours à reculons, étant arrivé à l'Ile Foui, on hale à bord les deux cordes qui ont servi à cette manœuvre qui est ainsi terminée.

Dans une eau depuis 2m50c et au-dessus, les bateaux avalants, au lieu de venir se garer au talus, restent à peu près à un quart de lieue de Vernon, où les agents de pilotage, au

nombre de dix à douze hommes dans une flette, vont le chercher pour exécuter sa descente d'aval de bout par la première arche et en ramant.

La descente d'aval de bout ne pourrait s'opérer par une eau au-dessous de 2m30c, en ce qu'en aval de l'arche, à environ 50m, il existe un baissier qu'on ne pourrait pas éviter. Passé cette hauteur d'eau, la descente d'aval de bout peut avoir lieu jusqu'à 5m, parce qu'alors le baissier se trouve suffisamment couvert pour que les bateaux passent dessus.

L'ouverture et la fermeture du barrage influent quelquefois de 2 à 3 centimètres à ce pont.

PERTUIS DE POSE.

Quelle que soit la hauteur des eaux dans ce pertuis, rien ne peut empêcher le passage des bateaux, soit montants, soit avalants; seulement ils doublent les chevaux de rhun, et deux en sus. Ainsi : un bateau ayant 12 chevaux de rhun, en prend 26 en montant en eau haute.

En eau moyenne, le même bateau ayant 8 chevaux, en prend 18, et en eau basse en ayant 6, il en prend 14.

Les bateaux avalants vont ainsi qu'il suit :

En eau haute, sans chevaux.

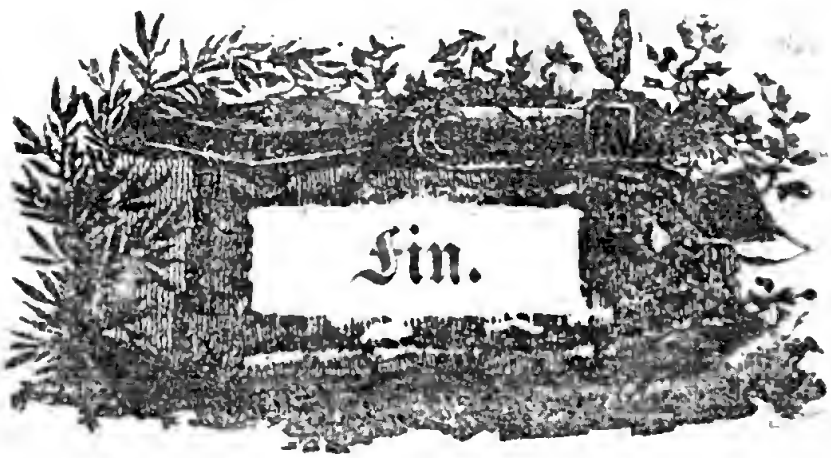
En eau moyenne, avec 6 ou 8 chevaux.

En eau basse, avec 4 chevaux.

Dans les eaux trop élevées, et lorsque les chemins de halage sont submergés, les bateaux sont obligés de s'arrêter en amont du pertuis.

Lorsque d'une eau haute les bateaux arrivent sous le pertuis, ils peuvent toujours être rendus en amont.

Les bateaux peuvent monter dans ledit pertuis, jusqu'à une eau de 4m30c, et descendre par celle de 5m. Ils ne peuvent repartir d'où ils se sont arrêtés en amont, qu'avec une eau de 4m.



TOUL. — IMPRIMERIE DE Ve BASTIEN.

5684127

ENCYCLOPÉDIE-RORET.

COLLECTION
DES
MANUELS-RORET
FORMANT UNE
ENCYCLOPEDIE
DES SCIENCES ET DES ARTS,
FORMAT IN-18;

Par une réunion de Savans et de Praticiens;

MESSIEURS

AMOROS, ARSENNE, BIOT, BIRET, BISTON, BOISDUVAL, BOITARD, BOSC, BOUTEREAU, BOYARD, CAHEN, CHAUSSIER, CHEVRIER, CHORON, CONSTANTIN, DE GAYFFIER, DE LAFAGE, P. DESORMEAUX, DUBOIS, DUJARDIN, FRANCŒUR, GIQUEL, HERVÉ, HUOT, JANVIER, JULIA-FONTENELLE, JULIEN, LACROIX, LANDRIN, LAUNAY, LEDUUY, Sébastien LENORMAND, LESSON, LORIOL, MATTER, MINÉ, MULLER, NICARD, NOEL, Jules PAUTET, RANG, RENDU, RICHARD, RIFFAULT, SCRIBE, TARBÉ, TERQUEM, THIÉBAUT DE BERNEAUD, THILLAYE, TOUSSAINT, TREMERY, TRUY, VAUQUELIN, VERDIER, VERGNAUD, YVART, etc.

Tous les Traités se vendent séparément, 300 volumes environ sont en vente; pour recevoir franc de port chacun d'eux, il faut ajouter 50 centimes. Tous les ouvrages qui ne portent pas au bas du titre *à la Librairie Encyclopédique de Roret* n'appartiennent pas à la *Collection de Manuels-Roret*, qui a eu des imitateurs et des contrefacteurs (M. Ferd. *Ardant*, gérant de la maison *Martial Ardant frères*, à Paris, et M. *Renault* ont été condamnés comme tels.)

Cette Collection étant une entreprise toute philantropique, les personnes qui auraient quelque chose à nous faire parvenir dans l'intérêt des sciences et des arts, sont priées de l'envoyer franc de port à l'adresse de M. le *Directeur de l'Encyclopédie-Roret, format in-18*, chez M. RORET, libraire, rue Hautefeuille, n. 10 *bis*, à Paris.

NOUVEAU COURS COMPLET D'AGRICULTURE DU 19e SIÈCLE, par les *membres de la section d'agriculture de l'Institut*. 16 vol. in-8, ornés de figures (ensemble de plus de 8 800 pages). Prix 56 fr.

6 fr. par an, L'AGRICULTEUR-PRATICIEN, ou *Revue progressive d'Agriculture, de Jardinage, d'Economie rurale et domestique*; par MM. BOSSIN et MALEPEYRE.

7.9.172
37455(PH)

Digitized by Google